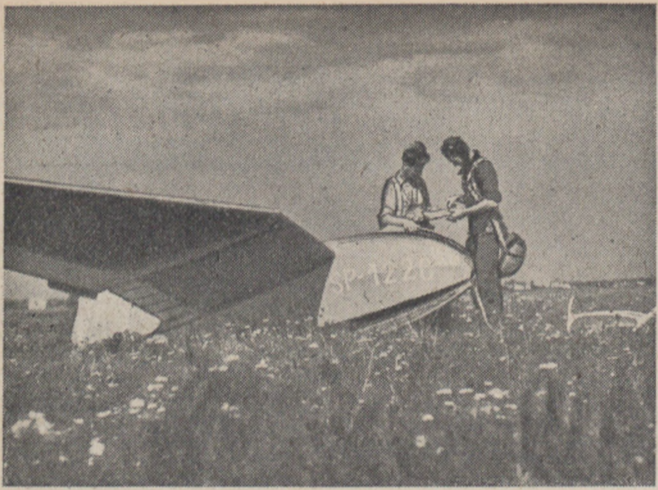
51–52
(287–288) ROK VI
16 - 31 GRUDNIA
1951
Cena 1 zł 20 gr

SKRZYDŁA I MOTOR



CHCESZ ZOSTAĆ LOTNIKIEM - WSTĄP DO LIGI LOTNICZEJ

KOŃCZYMY LOTNICZEJ



Oblatany w lutym 1951 roku szybowiec eksperymentalny „Nietoperz“ już w pierwszych lotach wykazał doskonałe właściwości, potwierdzając swymi osiągami wszystkie założenia konstruktorów. Wyżej: „Nietoperz“ na lotnisku Warszawskiego ALL.

W ciągu ubiegłych miesięcy byliśmy świadkami wydarzeń na wielką skalę, bardzo dla nas radosnych. Nie tylko byliśmy świadkami, bo sami aktywnie braliśmy w nich udział, silnie, do głębi przeżywając wszystko to, czym pulsowało życie naszego kraju.

A życie to — rozbrzmiewało przepiękną, bojową symfonią zwycięskiego marszu naszej drogiej Ojczyzny do socjalizmu. Byliśmy w walce, w ostrej walce Nowego przeciw Staremu. Cały rok bez przerwy braliśmy udział na naszym lotniczym odcinku w wielkiej akcji.

Akcja ta — to walka o pokój. Razem z naszymi braćmi z całego świata twardo i zdecydowanie stawiliśmy czoło zamierzeniom tych, którzy na dźwięk słowa pokój — sięgają po karabin, lub straszą bombą atomową.

Ci „ludzie“, wyzuci z ludzkich uczuć — to imperialiści. To ci, którzy nie chcą, abyśmy stali się krajem szczęśliwym i bogatym, silnym.

Wysiłki nasze, będące ważną częścią wysiłków wszystkich ludzi zwalczających zbrodniczych podżegaczy wojennych, sprawiły to, że imperialiści zostali zmuszeni do liczenia się z wolą narodów miłujących pokój.

Udowodniliśmy awanturnikom amerykańskim naszą pokojową potężną pracę, że jesteśmy silni, że stać nas na zwycięskie przeprowadzenie i zakończenie walki o pokój, tak przez nich znienawidzony.

Boją się nas. Strachem przejmują ich spokojne, o stalowej mocy słowa Józefa Stalina: „...Spotkamy napastnika w pełnym uzbrojeniu!“.

Dlatego, Koledzy — żegnamy rok 1951 z uczuciem dumy z odniesionych sukcesów. Przed nami — czysta, jasna perspektywa jeszcze owocniejszej, jeszcze wspanialszej pracy dla Tej, którą głęboko nosi w sercu każdy z nas — Polski Ludowej. Za nami — rok nie byle jakich osiągnięć.

Czy pamiętacie luty tego roku! Niejeden z Was z zaciekawieniem wziął do ręki 7-my numer SIM-u i zaczął się przypatrywać niezwykłym kształtom dziwnej konstrukcji maszyny.

Dowiedzieliśmy się wówczas z SIM-u, Koledzy, że oblatano „Nietoperza“.

Ludzie lotniczych warsztatów — nasi robotnicy i inżynierowie postanowili, że dadzą polskiej młodzieży szybowiec o całkowicie nowych założeniach konstrukcyjnych.

Dotrzymali przyrzeczenia. Bezogonowy „Nietoperz“, dzieło mózgów i rąk ludzi z hal warsztatów — wzniósł się zwycięsko w powietrze.

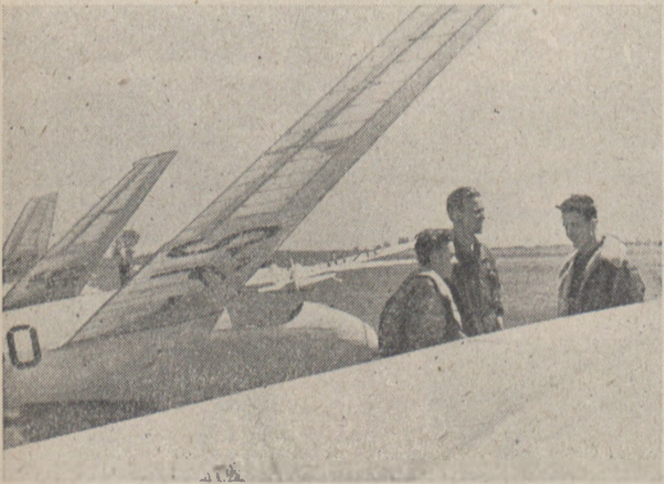
Czy pamiętacie treść artykułów, które jak bojowe komunikaty donosiły o walce, którą piloci i samoloty Ligi Lotniczej toczyli ze szkodnikami naszych lasów i pól!

Wszyscy towarzyszyliśmy wówczas, choć myślami, ludziom „Leśnej eskadry“ CSS-ów, ratującym lasy mazurskie, śląskie i pomorskie przed mniszką, osnują i sosnówką. Wszyscy cieszyliśmy się, czytając o tym, że na lasy spadła warstwa ponad 325 tysięcy kilogramów proszku owadobójczego, ratując drzewa przed zagładą.

Walka o lasy, walka o pola ziemniaczane napadnięte przez stonkę — to piękne bojowe karty naszego lotnictwa. Dobrze je zapisali jego ludzie w roku 1951, dając wspaniały wkład w życie gospodarki narodowej naszego państwa.

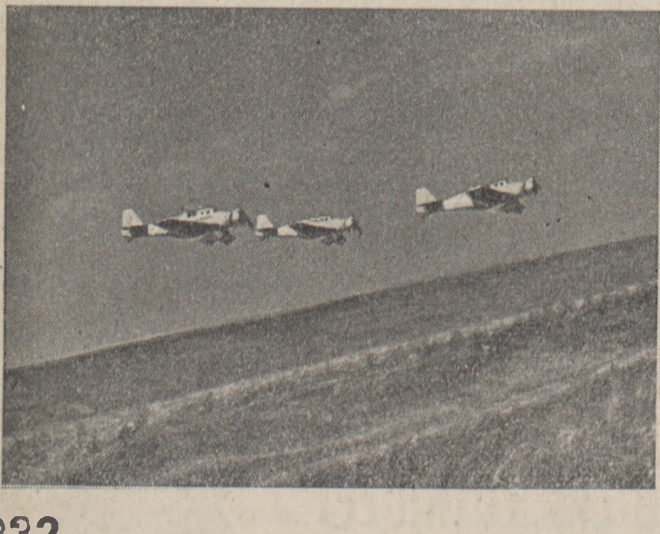
A skromne, coraz częstsze z biegiem czasu notatki o ofiarnych lotach sanitarnych naszych pilotów sportowych! Cóż one wyrażały!

Mówiły nam one o poświęceniu i cichym nieraz bohaterstwie ludzi, lecących na ratunek ciężko chorym dzieciom, kobietom i mężczyznom — bez względu na warunki atmosferyczne w śnieg, burzę, we mgle.



VIII Krajowe Zawody Szybowcowe (czerwiec) stały się wspaniałym przeglądem wyszkolenia młodych pilotów Ligi Lotniczej. Wyniki zawodów dowiodły, że polskie szybownictwo rozwija się coraz lepiej. Wyżej: piloci i szybowce na lotnisku Kujawskiego ALL. Niżej: trójka „Zuchów“ startuje do defilady w Dniu Lotnictwa (sierpień).

Startuje model zawodnika polskiego Teodora Karabana! W szlachetnym współzawodnictwie modelarze ZSRR, Węgier, Bułgarii, Rumunii i Polski zmierzyli swe siły na II Międzynarodowych Zawodach Modeli Latających (wrzesień — Poznań).





DRUGI ROK

SZEŚCIOLATKI

Tak być powinno. Tak lotnictwo ma służyć ludziom. Nie bomby, nie rakiety, nie salwy z dział pokładowych i karabinów maszynowych, a pomoc niesiona na skrzydłach samolotu. Tego ma prawo oczekiwać od lotnictwa ludzkość, o to również walczą nasi towarzysze w bohaterskiej, nieugiętej Korei, czy na Malajach. Jesteśmy z nimi całym sercem, wierzymy, że przyjdzie czas kiedy nad ich krajami zawarczą silniki samolotów pokoju, tak jak nad naszym.

Szybko mijały miesiące roku 1951-go, drugiego roku lotniczej sześciolatki. Nadszedł czerwiec:

VIII Krajowe Zawody Szybowcowe. Z zapartym tchem śledziliśmy ich przebieg. Nie zawiodły nas oczekiwania: wspaniałe wyniki Zawodów przewyższyły wyniki wszystkich poprzednich zawodów krajowych, daleko w tyle pozostawiły również osiągnięcia zawodów zagranicznych. Triumf odniosła na zawodach młodość, reprezentowana przez naszych szybowników wyszkolonych po wojnie, w Ludowej już Polsce.

W sierpniu byliśmy świadkami wspaniałych pokazów naszego lotnictwa wojskowego i sportowego. Widzieliśmy siłę i doskonałe jego wyposażenie i dumą przejmowały nas słowa dowódcy Wojsk Lotniczych, który stwierdził: „Lotnictwo nasze dzięki troskliwej opiece Najwyższego Zwierzchnika Polskich Sił Zbrojnych Prezydenta Bolesława Bieruta, pod dowództwem wiernego syna Warszawy, wychowanka wielkiej szkoły stalinowskich dowódców — Marszałka Polski Konstantego Rokossowskiego — rozwija się, rośnie w siłę i kroczy ku nowym sukcesom“.

Gorące, słoneczne dni września. Wielu z Was pojechało wówczas do Poznania, aby obserwować szlachetne współzawodnictwo modelarzy pięciu krajów: Związku Radzieckiego, Węgier, Bułgarii, Rumunii i Polski. Obserwowaliście wielkie spotkanie przyjaciół, spotkanie, które zamieniło się w prawdziwą manifestację pokoju. Modelarze na II MZML pokazali światu, jaka powinna być atmosfera na zawodach: pełna braterstwa, wzajemnej współpracy, nacechowana szczerą przyjaźnią.

Bo modelarze radzieccy i krajów demokracji ludowej — to nie modelarze amerykańscy, podwieszający pod modele samolotów „dziecinne“ bomby atomowe, to nie młodzież, która przez modelarstwo — szykuje się do wojennej rzezi. Ustanawiając osiem rekordów krajowych modelarze nasi pokazali przede wszystkim, że chcą twórczo, pokojowo pracować dla swej ludowej Ojczyzny.

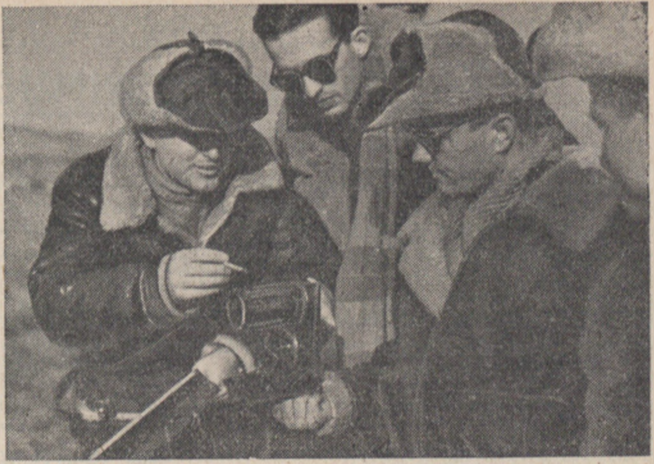
Ta sama atmosfera panowała na następnych zawodach — 16 Ogólnopolskich. To samo braterstwo, ta sama pomoc. Stu dwudziestu trzech zawodników z całej Polski potwierdziło swymi osiągnięciami wysoki poziom polskiego małego lotnictwa.

Ostatnie tygodnie roku 1951. Nie czas jeszcze na wyciąganie wniosków z przebiegu szybowcowego obozu „falowego“, na którym nasi szybownicy wraz z radzieckimi gośćmi wydali bitwę dużym wysokościom. Meldunki z obozu mówią o wielkiej, sprężyście zorganizowanej akcji w tym celu.

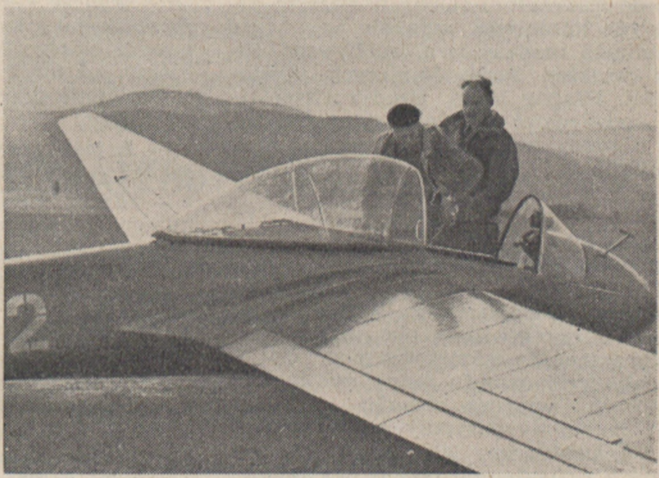
Pracujemy bezustannie dla naszego ludowego lotnictwa. My wszyscy — modelarze, piloci, mechanicy, konstruktorzy — pracujemy z rozmachem, od serca, jak górnicy w kopalniach, montażyści na Żeraniu, hutnicy w Częstochowie. Po nowemu, coraz lepiej i ofiarniej. Już mamy „Jaskółkę“, jutro będzie „Bocian“ — nowe wspaniałe szybowce, cudo myśli konstrukcyjnej, a potem — nowe maszyny, nowa praca, wciąż nowe wysiłki olbrzymiego zespołu ludzi, na oczach których lotnictwo polskie kroczy do socjalizmu.

Od JUTRA — żądamy wiele. Żądamy tym samym — od samych siebie. I będziemy mieć to wszystko, cośmy sobie zaplanowali, bo walka o socjalizm nauczyła nas pokonywać wszelkie trudności.

JERZY ZARĘBSKI



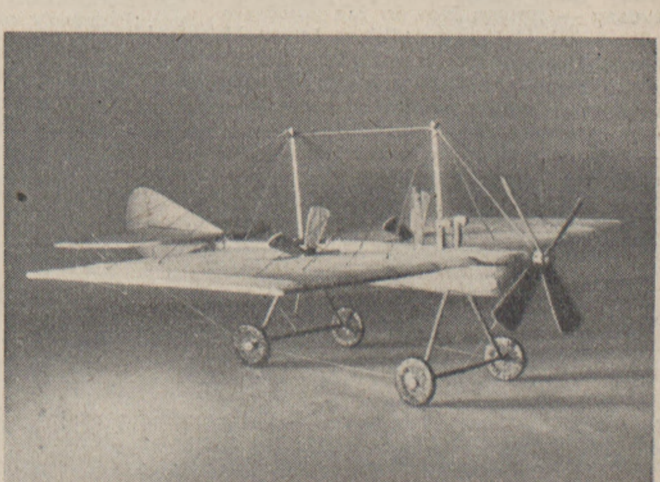
Na zorganizowany wzorem ubiegłego roku obóz „falowy“ w Jeleniej Górze przybyli najlepsi piloci naszych aeroklubów i ośrodków LL oraz zaproszeni goście — dwoje pilotów radzieckich. W walce o wysokość jeszcze silniej uwydatniła się przyjaźń pilotów polskich z pilotami Związku Radzieckiego.



Szybownictwo nasze otrzymało nowy typ szybowca wyczynowego — SZD-8 „Jaskółkę“. Wyróżnia się ona bardzo dobrymi właściwościami pilotażowymi i oryginalnymi rozwiązaniami konstrukcji (wyżej). W połowie grudnia otwarta została w Warszawie ogólnopolska wystawa modeli redukcyjnych. Na zdjęciu niżej: model samolotu Aleksandra Możajskiego.

Bezpośrednio po zawodach międzynarodowych odbyły się w Poznaniu XVI Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających. Cechowała je wysoka frekwencja zawodników, którzy stawili się w nienotowanej dotąd liczbie 123-ch oraz bardzo dobre wyniki.





POLSCY MODELARZE CZCZĄ 72 ROCZNICĘ URODZIN GENERALISSIMUSA JÓZEFA STALINA

Na naradzie produkcyjnej modelarzy Oddziałowej Modelarni im. Jana Tałdykina w Stalowej Woli, która odbyła się w dniu 5.XII.1951 r., podjęto z okazji 72 rocznicy urodzin Generalissimusa Stalina i III-ciej Rocznicy Zjednoczenia Polskiego Ruchu Robotniczego indywidualne i zbiorowe zobowiązania z terminem wykonania do 1 maja 1952 r.

Kol. Flasza zobowiązał się zdobyć odznakę pierwszego stopnia, wykonać pięć modeli redukcyjnych oraz wykonać model na uwięzi z napędem silnikowym.

Kol. Bronisław Lesiczka zobowiązał się zdobyć odznakę drugiego stopnia, wykonać model z napędem silnikowym typu „Latająca łódź" oraz dwa modele redukcyjne.

Kol. Brunon Waszczuk zobowiązał się zdobyć odznakę pierwszego stopnia oraz wykonać dwa modele redukcyjno-latające z napędem silnikowym.

Kol. Andrzej Zbyszyński zobowiązał się zdobyć odznakę 1-go stopnia, zbudować model redukcyjno-latający na uwięzi z napędem silnikowym oraz model szybkościowy na uwięzi.

Kol. Henryk Krok zobowiązał się zbudować model redukcyjno-latający z napędem silnikowym, oraz jeden model redukcyjny.

Kol. kol. Ryszard Siatrak, Marian Lesiczka i Zbigniew Wójcicki zobowiązali się zbudować model szybowca typu „Amator". Oprócz zobowiązań indywidualnych wszyscy modelarze wraz z instruktorem modelarni kol. Borowcem zobowiązali się zorganizować w miesiącu marcu 1952 roku wystawę modeli redukcyjnych i latających w Stalowej Woli.

Członkowie modelarni im. Jana Tałdykina wzywają wszystkich modelarzy w Polsce do podejmowania podobnych zobowiązań, których 100 proc. i przedterminowa realizacja podniesie na wyższy poziom wyniki wyszkolenia modelarskiego.

OD MODELU NA SZYBOWIEC – Z SZYBOWCA NA SAMOLOT

„Od modelu na szybowiec — z szybowca na samolot" — pod tym hasłem szerokie rzesze młodzieży przygotowują się do zaszczytnej służby w naszym ludowym lotnictwie, uczą się w Lidze Lotniczej modelarstwa, zdobywają coraz większy zasób lotniczych wiadomości. Pragnę Wam, Drodzy Czytelnicy opowiedzieć w niniejszym reportażu o pracy młodzieży w modelarni w Lublinie.

×

Punktualnie o godz. 16.00 instruktor okręgowej modelarni w Lublinie Opaliński sprawdził listę obecności. Trzeba przyznać, że członkowie modelarni — to zdyscyplinowani entuzjaści małego lotnictwa: wszyscy obecni.

A potem — posypały się pytania:

— Instruktorze, jak wypiłować kadłub? Czy podwozie dobrze wykonane? Instruktorze...

— Zaraz, powoli koledzy.

W zwięzłych, prostych słowach instruktor Opaliński wytłumaczył członkom modelarni wszystkie niejasności.

— A teraz do zajęć, koledzy.

Zazgrzytały pilniki, zastukały młotki, w modelarni zawrzała praca

Przyjrzyjmy się bliżej modelarzom.

Przy pierwszym stole pracuje najmłodszy — kolega Nowik. Ma zaledwie 13 lat i już jest uczestnikiem kursu II stopnia. Pracuje uważnie nad modelem redukcyjnym samolotu „Jak". Beniaminek modelarni z wielką starannością piłuje skrzydła.

— Powiedzcie coś o waszej pracy w modelarni, kolego Nowik.

Zagadnięty odpowiada z uśmiechem: Bardzo lubię modelarstwo. Do pracy w modelarni staram się werbować wszystkich moich kolegów ze szkoły. Gdy skończę kurs II stopnia, myślę zapisać się na szkolenie szybowcowe. Naprawdę zazdroszczę starszym kolegom, którzy już mogą latać. Boję się tylko o to czy mnie przyjmą, bo jeszcze jestem za młody.

— A jakie plany ma kolega na przyszłość? — pytamy.

— Marzę tylko o jednym: zostać technikiem lotniczym.

Nic chyba nie stoi na przeszkodzie zdobyć koledze Nowikowi wymarzony zawód.

Czy myślicie może, że tylko chłopcy pracują w modelarni?

Są i dziewczęta. Wcale nie ustępują kolegom swym zapałem i zdolnościami.

Koleżanka Lucyna Zwolińska trochę się zaczerwieniła, kiedy zapytaliśmy ją o wyniki w pracy.

Ma lat 15. Jest uczennicą gimnazjum im. Unii Lubelskiej. Podziwiamy, jak starannie wykonuje model redukcyjny „Nietoperza".

— Chcę zostać pilotem silnikowym. A najwięcej pragnę dostać się do Oficerskiej Szkoły Lotniczej — dowiadujemy się od Lucynki. I sportem spadochronowym także się interesuję. Obecnie uczęszczam na kurs spadochronowy. Pierwszy skok — mówi — będzie dla mnie wielkim wydarzeniem.

Przechodzimy do kol. Kaspierskiego, który właśnie wykończył podwozie modelu redukcyjnego samolotu radzieckiego „TB-1". Jak widać — model jest starannie wykonany. Kolega Kaspierski w najbliższym czasie wyjeżdża do Nowego Targu na kurs instruktorów spadochronowych.

— Największym zaszczytem będzie dla mnie służba w naszym ludowym lotnictwie wojskowym — mówi nam z przekonaniem.

Kol. Sobczak stoi pochylony nad planem. Okazuje się, że jest to plan modelu redukcyjnego radzieckiego samolotu odrzutowego. Pięknie są już wykonane skrzydła i kadłub. Jeszcze tylko podwozie i miniaturowy odrzutowiec będzie gotowy.

— Moja pasja to najszybsze samoloty świata, jakimi są radzieckie odrzutowce — słyszymy.

Kol. Sobczak ma zaledwie 15 lat i jest jednym z najlepszych modelarzy. — Chcę zostać inżynierem i budować silne lotnictwo — mówi nam na pożegnanie.

×

Na zakończenie pragnę Kolegom z redakcji SiM-u przekazać życzenia modelarzy lubelskich:

Kol. Nowak prosi o dalsze zamieszczanie w SiM-ie kącika wymiany doświadczeń oraz tego rodzaju artykułów jak „Radar".

Kol. Zwolińska bardzo chętnie przeczytałaby w SiM-ie coś o spadochroniarstwie.

Kol. Brzeg prosi o zamieszczenie planu modelu redukcyjnego szybowca „Mucha".

Nie wiem czy inni modelarze mają podobne życzenia. Sądzę, że warto, aby napisali na ten temat do SiM-u.

HENRYK ZAWADA

NAJMŁODSI LOTNICY! MODELARZE! ŚMIAŁO ZDOBYWAJCIE WIEDZĘ LOTNICZĄ, PODNOŚCIE SWOJE UMIEJĘTNOŚCI! JESZCZE Z WIĘKSZYM ZAPAŁEM PRZYGOTOWUJCIE SIĘ DO ZASZCZYTNEJ PRACY W LOTNICTWIE

CZY WIECIE ŻE

...przy Ośrodku Szkolenia Zawodowego w Pruszkowie istnieje i pracuje od maja br. sekcja modelarska naukowo-badawcza. W chwili obecnej sekcja liczy 20 stałych członków, uczniów miejscowego Ośrodka znajdującego się przy fabryce Obrabiarek Stowarzyszenia Mechaników Polskich w Pruszkowie.

Sekcja rozporządza specjalnie przystosowanym do swych prac lokalem, korzysta z warsztatów Ośrodka oraz pomocy finansowej jego dyrekcji. Przez okres 6 miesięcy swojej działalności wykonano kilka silników pulsacyjno-odrzutowych, wyremontowano silnik tłokowy 6-cio cylindrowy, który zostanie wykorzystany do prac doświadczalnych.

W miesiącach letnich przygotowano materiał do budowy silnika turbinowo-odrzutowego ze sprężarką odśrodkową, którego pierwsze próby nastąpią w najbliższym czasie.

A. A.

●

...piloci 40 Eskadry Sześciolatki kieleckiej zameldowali już o wykonaniu dodatkowo podjętych zobowiązań?

I tak: trzech pilotów ukończyło podstawową akrobację, uzyskano trzy warunki do srebrnej odznaki pilota szybowcowego oraz osiągnięto cztery przewyższenia. (a)

●

...16 grudnia br. odbyły się we Wrocławiu w Hali Ludowej zawody modeli pokojowych i modeli na uwięzi? Zawody cieszyły się dużym powodzeniem wśród wrocławskiej publiczności. (a)

●

...W Piotrkowie w lokalu Ligi Lotniczej odbywa się obecnie Kurs praktyczny szkolenia modelarskiego, na który uczęszcza 28 modelarzy rekrutujących się z młodzieży piotrkowskich szkół podstawowych i średnich.

Kurs ma już swojego przodownika wyszkolenia, którym jest kol. Władysław Stępiński, uczeń X klasy Państwowego Gimnazjum i Liceum Ogólnokształcącego im. Bolesława Chrobrego. Kol. Stępiński w krótkim czasie przyswoił sobie podstawowe wiadomości z modelarstwa, a obecnie pracuje nad wykonaniem modelu szkolnego szybowca „Żak". (a)

●

...11 listopada br. o godz. 16,05 kierownictwo lotniska Aeroklubu Podkarpackiego zostało zawiadomione o konieczności przewiezienia z Krosna do szpitala w Krakowie ciężko chorego 7-miesięcznego dziecka, a już o godz. 16,15 wystartował do Krosna samolot prowadzony przez pilota Woźnego. O godz. 17.45 niemowlę było już w szpitalu w Krakowie.

CZY WIECIE ŻE

Szybkie przewiezienie niemowlęcia umożliwiło przeprowadzenie w odpowiednim czasie koniecznej operacji, dzięki której życie dziecka zostało uratowane.

Prezydium Powiatowej Rady Narodowej w Krośnie przesłało do Aeroklubu Podkarpackiego podziękowanie za społeczny czyn pilota w przewiezieniu noworodka samolotem do Krakowa, gdzie uratowano mu życie. (a)

●

...uczestnicy II Kursu Wszechnicy Radiowej zorganizowanego przez Zarząd Okręgu LL w Krakowie dla swoich pracowników, w liczbie 16 zdali egzaminy z wynikami: cztery „bardzo dobre", siedem „dobrych", pięć „dostatecznych". (Barbara Panaś).

ZA ODWAGĘ I BOHATERSTWO

26 listopada br. w świetlicy Centralnego Portu Lotniczego na Okęciu w Warszawie miała miejsce uroczysta dekoracja Krzyżami Zasługi pięciu pilotów i mechaników PLL „LOT". Za wzorowe wykonywanie obowiązków oraz wykazaną przy tym odwagę i bohaterstwo Złotymi Krzyżami Zasługi odznaczeni zostali: kapitan statku pilot Tadeusz Henzel i mechanik płatowcowy Bogdanow. Srebrnymi Krzyżami Zasługi odznaczeni zostali drugi pilot Jerzy Szrejbrowski, drugi pilot — mechanik Edward Kamela, oraz radiooperator Zdzisław Całka. Dekoracji dokonał Minister Transportu Drogowego i Lotniczego — Jan Rustecki.

Odznaczenie pilotów i mechaników „LOT-u" to wyraz uznania dla ciężkiej, odpowiedzialnej pracy linii lotnictwa komunikacyjnego. Wzorowe wykonywanie obowiązków przez pracowników „LOT-u" daje w efekcie naprawdę doskonałe funkcjonowanie naszej komunikacji lotniczej.

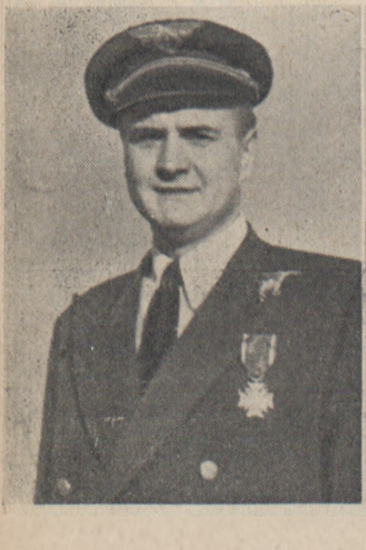
TADEUSZ HENZEL — jest synem metalowca i łódzkiej włókniarki. Brał udział w kampanii wrześniowej, jako pilot myśliwski. Po wojnie Henzel organizuje jedną z pierwszych szkół szybowcowych na terenie województwa łódzkiego. W PLL „LOT" pracuje od 1945 roku i do czerwca br. wylatał pół miliona kilometrów.

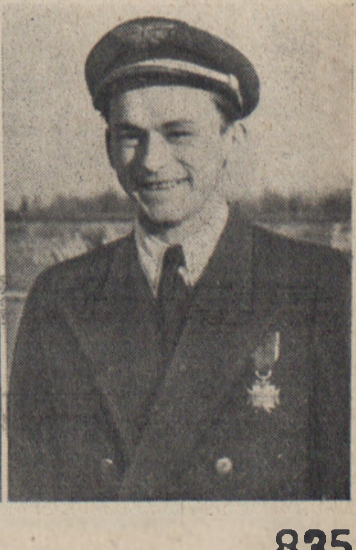
JERZY SZREJBROWSKI — jest synem robotnika przemysłu tytoniowego. Podobnie jak Henzel, Szrejbrowski brał udział w kampanii wrześniowej jako pilot myśliwski. Po wojnie był przez pewien czas instruktorem w Aeroklubie Warszawskim. Od 1948 roku lata w „Locie". Szrejbrowski jest członkiem PZPR.

EDWARD KAMELA — jest synem metalowca, pracownika Fabryki Samochodów Ciężarowych w Lublinie. Pilot Kamela jest absolwentem OSL. Lata w „Locie" od roku 1950. Czytelnicy SiM-u pamiętają go jako jednego z członków pierwszej brygady ZMP-owskiej obsługującej samolot komunikacyjny. W sierpniu br. został przyjęty w szeregi PZPR.

ZDZISŁAW CAŁKA — lata w „Locie" jako radiotelegrafista od roku 1949, to jest od czasu ukończenia szkoły łączności. Zdzisław Całka jest aktywnym, bojowym ZMP-owcem. Obecnie jest kandydatem Partii.

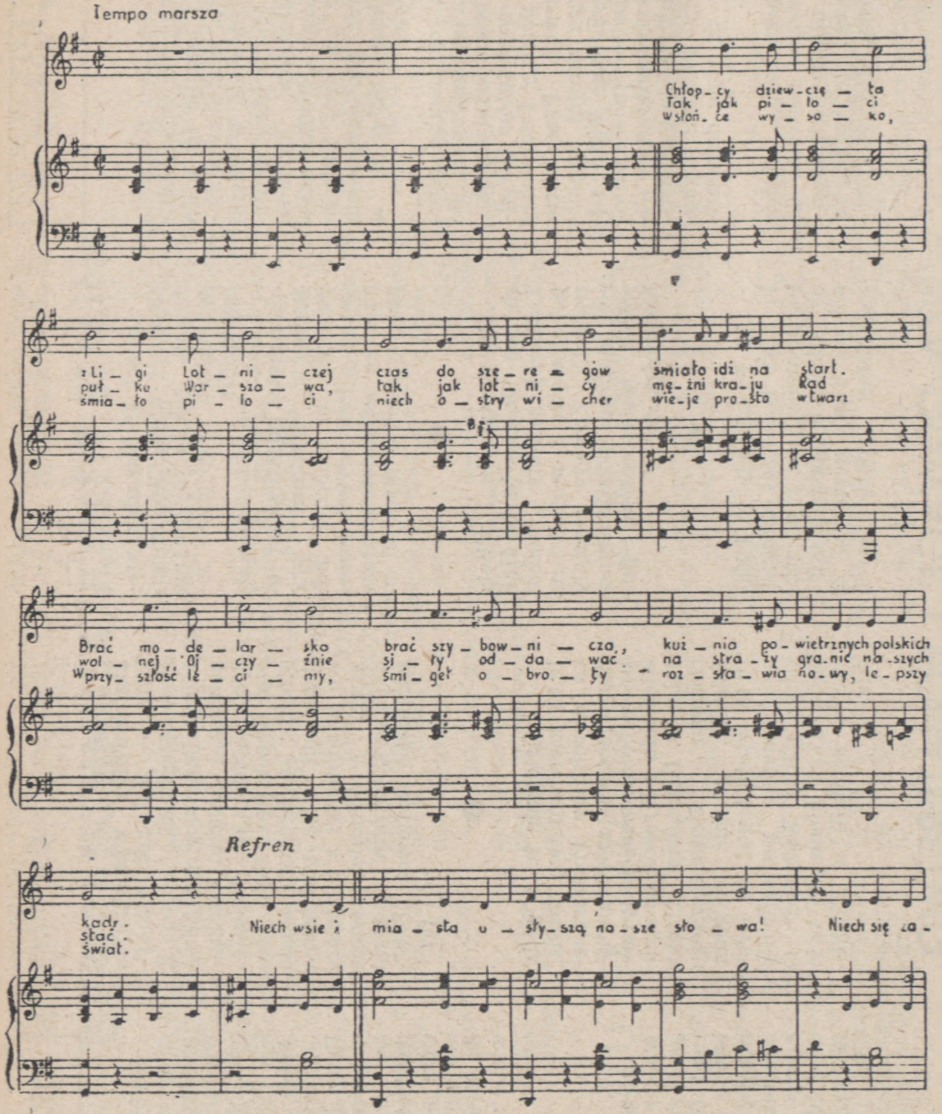
(r).

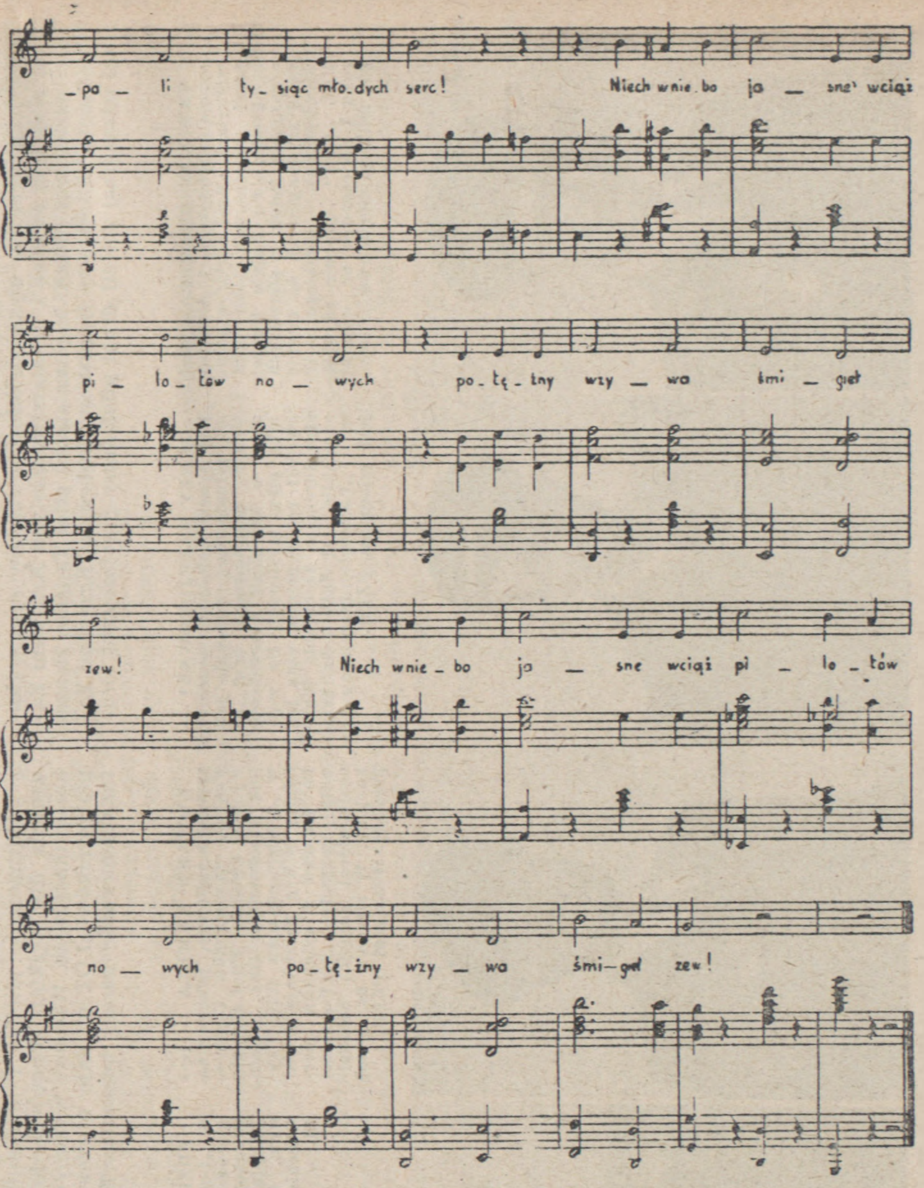


LECIMY W PRZYSZŁOŚĆ

Słowa: ZBIGNIEW SAFIAN muzyka: BARBARA SOKOLENKO





LECIMY W PRZYSZŁOŚĆ

Chłopcy, dziewczęta z Ligi Lotniczej
Czas do szeregów śmiało idź na start!
Brać modelarska, brać szybownicza,
kuźnia powietrznych polskich kadr.

Refren

Niech wsie i miasta usłyszą nasze słowa!
Niech się zapali tysiąc młodych serc!
Niech w niebo jasne wciąż pilotów nowych
potężny wzywa śmigieł zew!

Tak jak piloci pułku „Warszawa",
tak jak lotnicy Kraju Rad
wolnej ojczyźnie siły oddawać
na straży granic naszych stać.

Refren

Niech wsie i miasta...

W słońce wysoko śmiało pilot leci
niech ostry wicher wieje prosto w twarz!
W przyszłość lecimy, śmigieł obroty
rozsławią nowy, lepszy świat.

Refren

Niech wsie i miasta...

ZOSTAŃ LOTNIKIEM!



Któż z was, drodzy Czytelnicy, nie marzył, widząc śmigający z gwizdem silnika srebrzysty myśliwiec odrzutowy? Któż z Was nie marzył na widok lekkiego niby ważka szybowca czy ciężkiego samolotu komunikacyjnego, by choćiaż na chwilę móc uchwycić drążek sterowy i kierować wspaniałą maszyną na błękitnych szlakach, wytyczonych bielą „cumulusów"? Widok samolotu stał się dziś tak powszechny, że nie ma chyba miejsca w naszym kraju, nad którym nie pojawiłyby się cienie smukłych skrzydeł mknącej w górze maszyny.

Samolotów i latających na nich ludzi jest u nas wiele. Rosną zastępy młodych sportowców lotniczych, opanowujących technikę pilotażu. Z lotnisk aeroklubowych startują wspaniałe, wytworzone pracą rąk polskiego robotnika i konstruktora nowoczesne szybowce, kierowane sprawnymi rękami robociarskich i chłopskich synów — pilotów L L. Startują do lotów po nowe srebrne, złote i diamentowe odznaczenia sportowe i rekordy. Na śmigłych „Zuchach" latają zuchy-chłopcy z czarnego Śląska i z zielonej Wielkopolski, z błyszczących jeziorami Mazur i z szumiących kłosami zbóż Rzeszowszczyzny, a na tle błękitnego nieba pod białymi czaszami spadochronów kołyszą się sylwetki skoczków. Latają i skaczą, stale i wytrwale podnosząc poziom swego lotniczego wyszkolenia.

Nad ciemną zielenią lasów mkną sylwetki CSS-ów, wlokąc za sobą mącznobiało smugi proszku owadobójczego. O polskie lasy walczą ze szkodnikami p i l o c i LL. Ponad polami ziemniaków ryczą silniki samolotów, za którymi kładzie się gęsta, jak mgła, chmura azotoksu. Przeciw zarazie stonki ziemniaczanej walczą p i l o c i LL. Z łąki lubelskiej, zapadłej wśród pól wioski, startuje biały, opatrzony czerwonym krzyżem samolot — p i l o t L L. ratuje niebezpiecznie chore dziecko, przewożąc je do szpitala, gdzie zostanie natychmiast otoczone troskliwą opieką lekarzy-specjalistów.

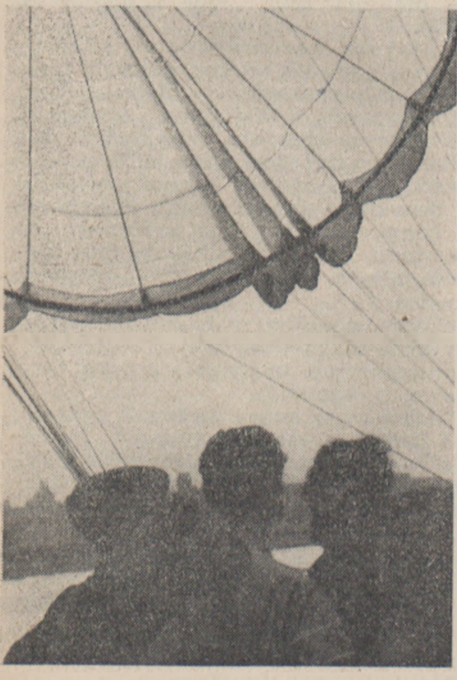
Z lotniska startuje srebrzysty Ił-12. Bystre oczy p i l o t a PLL „LOT" kontrolują wskazania zegarów i wpatrują się w horyzont. Jego wprawne ręce dzierżą drążek sterowy, kierując maszyną pewnie i bezpiecznie. Pasażerowie zalecą do celu swej podróży o oznaczonym czasie. Codziennie w godzinach przewidzianych rozkładem startują Lotowskie Iły, przewożąc pasażerów, pocztę i towary.

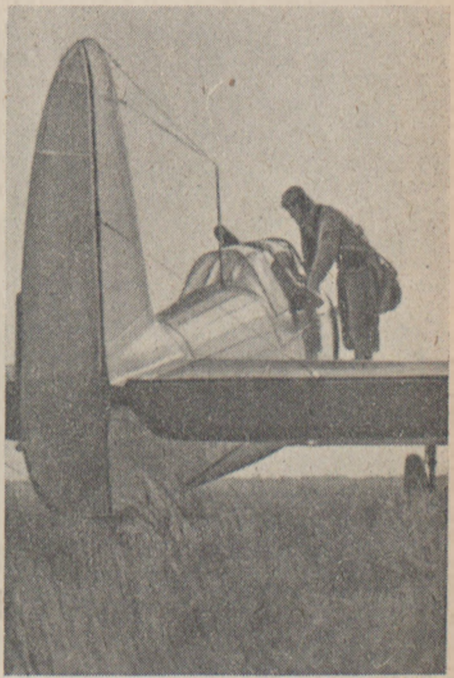
A ponad dachami Warszawy, ponad dymiącymi kominami Łodzi, nad socjalistyczną Nową Hutą i Gorzowem, ponad polami PGR-ów i Spółdzielni Produkcyjnych mkną smukłe sylwetki myśliwców, w nich p i l o c i Ludowego Lotnictwa Wojskowego — strzegą pokoju i zdobyczy ludu pracującego.

Czy chcesz być jednym z n i c h? Czy chcesz ująć w swe ręce ster szybowca, sportowego „Zucha", komunikacyjnego „Iła", lub śmigłego myśliwca odrzutowego? Czy chcesz realizować swe marzenia? Droga do lotnictwa stoi przed Tobą otworem. L i g a L o t n i c z a w y s z k o l i C i ę n a p i l o t a. Perspektywy, jakie stawia przed T o b ą nasze Ludowe Państwo, dając Ci możność bezpłatnego szkolenia lotniczego, są wyrazem opieki ze strony Partii i Rządu nad młodzieżą miast i wsi.

Zanim jednak zapniesz na swym kombinezonie szelki spadochronowe, zanim siądziesz za sterem samolotu — musisz przejść przeszkolenie lotnicze. Aby się na nie dostać — z ł ó ż j u ż d z i ś p o d a n i e d o n a j b l i ż s z e g o Z a r z ą d u O k r ę g u L i g i L o t n i c z e j*), a w lecie czeka Cię wyjazd na szybowisko. Rozpocznij realizację swego marzenia — ludowa rzeczywistość daje Ci wielką szansę.

R.



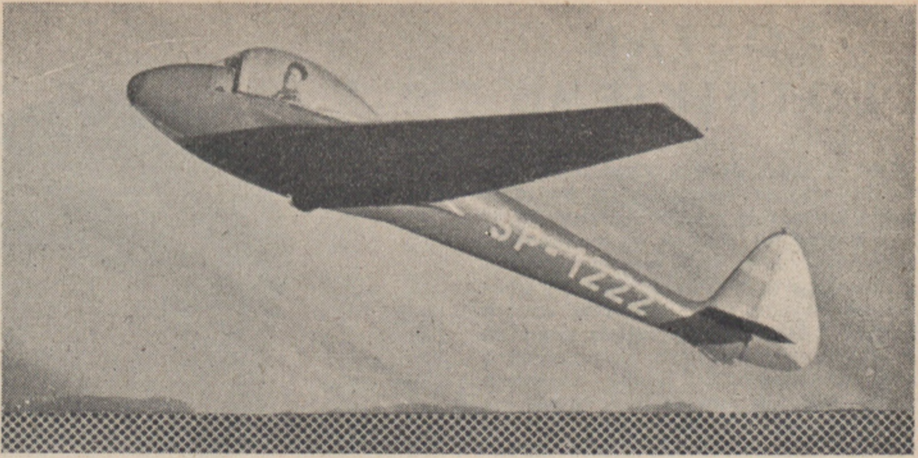


---

*) Warunki przyjęcia na szkolenie oraz adresy Zarządów Wojewódzkich Okręgów Ligi Lotniczej podajemy w „Poczcie Lotniczej" na str. 858.

UWAGA PROTOTYP!

PAWEŁ ELSZTEIN



Na doświadczalne pole startowe już niedaleko. Strzałka szybkościomierza naszej małej „Skody“ nerwowo drga przed liczbą 60... jeszcze jeden zakręt i jeszcze jeden — jesteśmy na miejscu.

Teraz prędko, jak najprędzej, idziemy w stronę hangaru. Chciałoby się biec, ale nie wypada. Napotkanego mechanika pytamy przelotem — gdzie ONA jest? gdzie?

— Przed hangarem — pójdzie wkrótce na start.

No, nareszcie. Mamy ją w całej swojej krasie. Wygrzewa się w słabym listopadowym słonku na przedhangarowej betonce. Dech nam trochę zapiera, bo widok jest niespodziewany.

ONA ma piękny czerwony kadłub — i skrzydła — i stateczniki. Cóż, nie można dłużej wytrzymać: mamy przed sobą najnowszy szybowiec polskiej konstrukcji, szybowiec nazwany „Jaskółką“.

Powierzchowne tylko oględziny nowego naszego szybowca pozwalają stwierdzić, że Konstruktorzy zręcznie dobrali tę ptasią nazwę. „Jaskółka“ ma piękne kształty, piękną „architekturę“, wyróżniającą ją wybitnie spośród dotychczasowych konstrukcji.

Uspokojeni i zadowoleni pierwszą znajomością z „Jaskółką“, próbujemy podejść nieco bliżej, aby bodaj dotknąć płatów i kadłuba...

Przed zbliżeniem ostrzega nas okrzyk jednego z inżynierów: Uwaga! Prototyp! i — proszę ostrożnie!

Trzeba bowiem wiedzieć, że prototyp każdej nowej maszyny cieszy się specjalnymi względami, specjalną opieką. Jako widoczny dla wszystkich znak, każdy prototyp w Szybowcowych Zakładach Doświadczalnych nosi żółtą „opaskę“ na stateczniku pionowym.

Zachowując jak największą ostrożność zbliżamy się w końcu do „Jaskółki“. Pod czujnym okiem inżyniera oglądamy obecnie wszystko szczegółowo.

W drodze wyjątku (czego się dla SiM-u nie robi), pozwalają nam nawet spróbować czy się w kabinie dobrze siedzi. Pozwalają abyśmy mogli się osobiście przekonać, jak się w niej wygodnie czuje pilot.

W tej chwili podchodzi do nas uśmiechnięty pilot doświadczalny. W opatulonym w ciepły kombinezon człowieku poznajemy Adama Zientka, który grzecznie nas przeprasza, bo musi wykonać kolejny lot doświadczalny. Prototyp musi się przecież dużo, bardzo dużo wylatać, zanim zostanie oddany do użytku pilotom Ligi Lotniczej.

Czy chcemy zobaczyć „Jaskółkę“ z powietrza?

Oczywiście, jak można by inaczej przypuszczać. Pokłujemy się więc do samolotu holującego, „Jaskółkę“ przyczepiają na krok, hol i — start.

Głowa ciągle odwrócona do tyłu, mimo lusterka znajdującego się w przedniej kabinie. Jak też ona wygląda w powietrzu? Płynie za nami. Powoli nabieramy wysokości. Z każdym metrem odczuwamy wpływ soczewkowatej chmury, stojącej nad nami. Rzucania stają się coraz silniejsze „Jaskółka“ płynie na holu nie zmieniając wcale położenia. 800 metrów. Umówiona wysokość wyczepienia. Skręt — i obecnie lecimy razem z „Jaskółką“, tylko, że my prawie stoimy, a szybowiec wznosi się szybko nad nami. Zachodzimy z drugiej strony, zachowując przepisową odległość. Pięknie szybuje „Jaskółka“ odcinając się wyraźnie od bieli chmur. Rozpędza się, równo, równiutko — ciągnie precyzyjną pętlę, która tutaj z powietrza wygląda jakby była robiona na maszynie myśliwskiej. Schodzimy do lądowania.

Teraz już z ziemi obserwujemy wspaniałe ewolucje „Jaskółki“. Po kilkunastu minutach schodzi cichutko do lądowania, siada tuż przed nami, szczerząc jakby w uśmiechu hamulce. Lot doświadczalny zakończony. Oblatywacz z nierozłącznym notatnikiem w ręce wysiada z kabiny. Jeszcze jeden lot, który potwierdził założenia konstruktorów.

„Jaskółka“ ma fantastyczny „zryw“ szybkości — mówił Zientek — „jej wcale nie potrzeba rozpędzać“.

Żegnamy „Jaskółkę“ i idziemy obecnie do biur zakładów, aby zasięgnąć języka...

— „Jaskółka“ jest prototypem nowego naszego szybowca. Nosi oznaczenie SZD-8. Służyć będzie do lotów wyczynowych, a więc do przelotów na odległość, do lotów wysokościowych i w trudnych warunkach atmosferycznych — objaśnia nas jeden z inżynierów SZD.

„Podczas opracowywania „Jaskółki“ zastosowano szereg nowych i nigdzie nie stosowanych ulepszeń konstrukcyjnych. Wystarczy wymienić: nowoczesne skrzydło skorupowe; mechanizację napędów sterowniczych bezpośrednio z kabiny; łatwość montażu i demontażu oraz łatwość transportu i hangarowania. Czas potrzebny do przygotowania „Jaskółki“ do lotu wynosi niecałe pięć minut“ — słyszymy znowu.

Długo siedzimy w biurze konstrukcyjnym, długo wypytujemy o szczegóły konstrukcyjne, o wszystkie dane liczbowe, o wyczyny...

Rzucamy w końcu nieśmiało pytanie:
— Dobrze, a kto skonstruował „Jaskółkę“? — Szybowcowe Zakłady Doświadczalne — pada zdecydowana odpowiedź. „To znaczy: ludzie SZD, zespół



Do pamiątkowego zdjęcia zaprosiliśmy pracowników SZD. Oczywiście nie wszyscy znajdują się tutaj, bo ktoś musi pracować przy nowej „Jaskółce“.

inżynierów, konstruktorów i — wszyscy nasi pracownicy".

* * *

Idziemy do warsztatów, tam, gdzie powstała „Jaskółka". W jednej z hal przymierzają akurat piękną opływową limuzynę do, do... nowej „Jaskółki". A tak; na jednym prototypie nigdy się nie kończy. Już coś nowego na warsztacie, już wprowadza się ulepszenia, nowe, nowe i nowe.

— Inzynierze — mówi jeden ze ślusarzy do naszego przewodnika — okucie gotowe, przed terminem, a tutaj wpasowałem deskę z przyrządami, ale wydaje mi się, że coś za bardzo wystaje — będzie pilotowi przeszkadzać...

— Inżynierze — mówi drugi — zrobimy osłonę kabiny z jednego kawałka plexi... już forma gotowa.

— Inżynierze — mówi inny — oblatywacz narzekał że w locie ma odblaski od metalowej części kabiny i lakieru — damy chyba o tutaj na przodzie, czarny lakier — matowy......

— „Tacy to oni są nasi robotnicy, — mówi inżynier. - - Nie dadzą przejść, ciągle mają jakieś usprawnienia, ciągle tworzą nowe, stale współpracują z konstruktorami. Wiedzą, że budujemy nasze szybowce we wspólnej, kolektywnej pracy. Jest to nasza największą dumą.

Współpraca naukowców z robotnikami warsztatów daje wspaniałe wyniki. Wiele cennych pomysłów, wiele usprawnień produkcyjnych było możliwe do przeprowadzenia tylko dzięki serdecznej, koleżeńskiej współpracy biur i warsztatów"

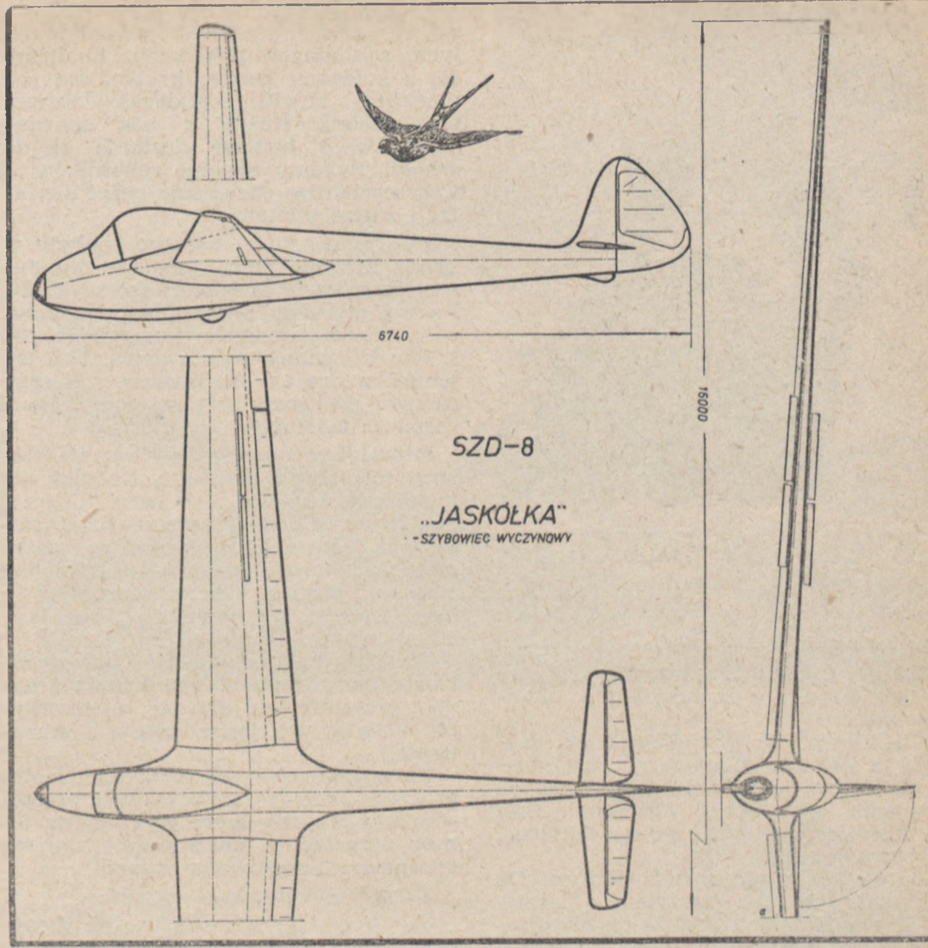
Oglądając kolejne fazy budowy roznych szybowców przy jednym ze stoisk zatrzymujemy się nieco dłużej i dowiadujemy się, że tutaj właśnie rozpoczęto budowę drugiego prototypu — SZD-9 „Bociana" ,pierwszego po wojnie szybowca wyczynowego dwumiejscowego. Spoglądając na rysunki warsztatowe podziwiamy zgrabną sylwetkę z charakterystycznym skosem skrzydeł do przodu.

(Na prośbę naszego inżyniera nie piszemy na razie więcej o „Bocianie", oczekując z niecierpliwością pierwszych lotów).

Odwiedzamy wszystkie działy, poznajemy współtwórców „Jaskółki", zapraszamy ich do pamiątkowego zdjęcia...

Wielu z załogi warsztatów SZD to nasi dobrzy i starzy znajomi. Pamiętamy ich jeszcze z czasów „Sępa", „Abecaka", „Kaczki", „Nietoperza" czy „Muchy". Tacy stolarze jak Feliks Majdak i Antoni Biesik nie lękają się już chyba nawet budowy drapaczy chmur. tyle mają doświadczenia i tyle solidnej roboty wnieśli do skrupulatnych skrzydeł i kadłuba „Jaskółki". W nowatorskiej tej robocie pomagali im dzielnie Stanisław Gruszecki i Jan Miodoński.

„Jaskółka" jest szybowcem wykonanym z drewna i sklejki. ale posiada mnóstwo części metalowych. Metalowe części maszyny zostały wykonane z całą precyzją przez zespół ślusarzy: Władysława Steca Edwarda Bazarnickiego, Stanisława Faranę, Józefa Rączkę i Jana Żurka.



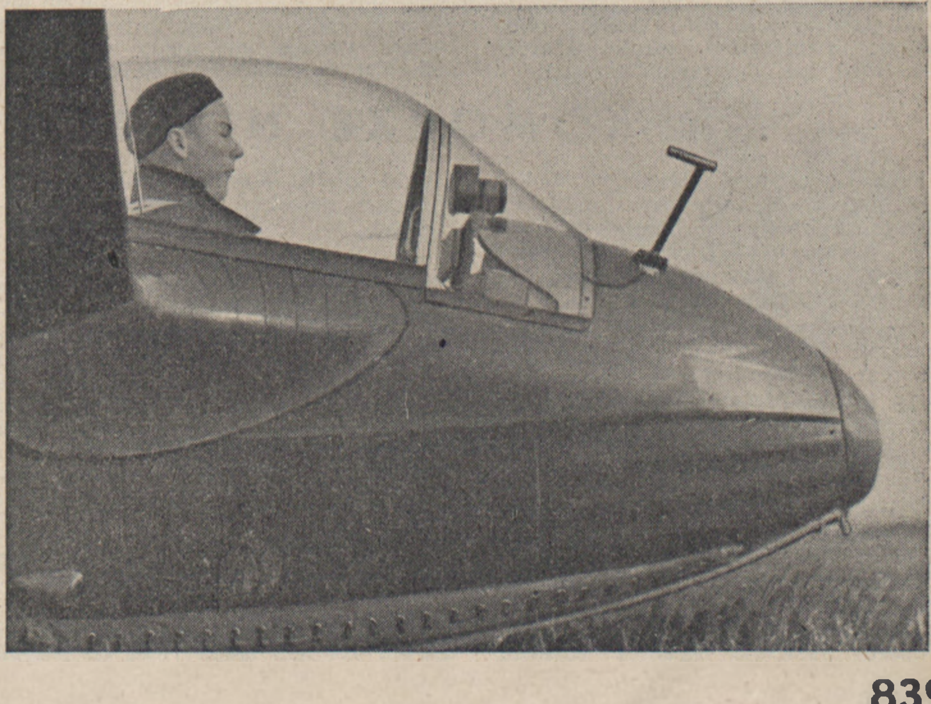
Nie powstałaby jednak „Jaskółka", gdyby nie było brygady montażowej w osobach Franciszka Markela, Tadeusza Supryna, i Antoniego Chudeckiego.

Pełną „elektrykę" szybowca wykonał Franciszek Wrocławek. Dzięki specjalnym urządzeniom zabezpieczono wydatnie pilota przed porażeniami od piorunów w czasie lotów.

Trudno jest wymienić wszystkich ludzi SZD, którzy przyczynili się do powstania „Jaskółki". Spośród wielu trzeba jednak wymienić (poza zespołem konstruktorów oczywiście), pracowników biura technicznego: Adama Skarbińskiego, Rudolfa Grzywacza i Zbigniewa Kossowskiego.

SZD opuszczamy z uczuciem dumy i radości.

Wiemy, że za prototypem „Jaskółki" pójdą dalsze coraz lepsze, że w trzecim roku lotniczej sześciolatki piloci Ligi Lotniczej startować będą na śmigłych „Jaskółkach" wyżej, dalej i szybciej — dzięki wytrwałej, nowatorskiej i bojowej pracy Szybowcowych Zakładów Doświadczalnych.



W kabinie „Jaskółki" siedzi się bardzo wygodnie, tak że nic nie przeszkadza, aby za chwilę pilot doświadczalny SZD wykonał kolejny lot...



BYŁEM W SZKOLE SZYBOWCOWEJ LL

Nazywam się Długi. Jestem uczniem jednej ze szkół szybowcowych Ligi Lotniczej. Szkolenie ukończyłem w bieżącym roku.

Chciałbym, Drodzy Czytelnicy, Koledzy z Kół LL i modelarni, absolwenci szkół szybowcowych i kandydaci na szkolenie, opowiedzieć Wam moją krótką historię dostania się na szkolenie szybowcowe.

Bardzo chciałem zostać pilotem. Od najmłodszych lat marzyłem o lotnictwie, o samolotach, które obserwowałem, jak latały pod niebem.

Zgłosiłem się do Ligi Lotniczej, gdzie powitano mnie bardzo serdecznie. Po odbytych badaniach lekarskich wróciłem do domu i z niecierpliwością oczekiwałem dnia, w którym przyjdzie odpowiedź: będę przyjęty, czy nie?

Wreszcie nadszedł ten dzień. Był to 30 sierpnia 1951 r. Otrzymałem wezwanie do jednej z przodujących Szkół Szybowcowych LL. W pociągu, w którym jechałem do szkoły spotkałem pierwszych kolegów, którzy tak samo jak ja udawali się na szybowisko. Kiedy szliśmy od stacji do szkoły, widzieliśmy na tle nieba unoszące się szybowce.

— To latają wasi koledzy — powiedział pokazując w górę idący z nami zastępca komendanta szkoły, którego poznaliśmy po opuszczeniu pociągu.

Po zameldowaniu się u komendanta szkoły zostaliśmy zakwaterowani w małych, schludnych pokoikach. Znaliśmy się z kolegami bardzo krótko, ale od pierwszej chwili zostaliśmy dobrymi przyjaciółmi. Każdy z nas opowiedział swoją historię dostania się do szkoły. Byliśmy synami robotników i wszyscy bardzo chcieliśmy uczyć się latać i zostać pilotami.

W drugim dniu naszego pobytu w szkole otrzymaliśmy junackie mundury. Rozpoczęły się pierwsze wykłady. Po raz pierwszy zobaczyliśmy szybowce z bliska, poznaliśmy przyrządy pokładowe i znany nam z opowiadań tajemniczy drążek sterowniczy, którego ruchom posłuszny szybowiec wykonuje rozmaite ewolucje.

Poznaliśmy typy szybowców, na których mieliśmy się szkolić. Koledzy nie mogli oderwać od nich oczu. Otoczył nas nowy, nieznany jeszcze świat ciekawych konstrukcji, wykresów, przyrządów i tajemniczych określeń, jak cumulus, stratus, cirrus, wariometr i inne. Zaczęło się nowe, ciekawsze życie.

Wykłady były przyjemne i bardzo interesujące. Tajemnicze przyrządy i nazwy przestały być dla nas tajemniczymi, stawały się jasne, proste i zrozumiałe.

Po wykładach z aerodynamiki, meteorologii, budowy szybowców i przepisów lotu przyszły nowe wykłady na temat przyrządów pokładowych, spadochronów i konserwacji sprzętu.

Zaczęły się pierwsze egzaminy.

Czy były trudne? — Nie. Nie mogły być trudne, bo uczyliśmy się pilnie i solidnie.

Po szkoleniu teoretycznym przeszliśmy do szkolenia praktycznego. Jasne sale wykładowe zamieniliśmy na zieloną murawę szybowiska.

Rozpoczęły się pierwsze dni lotne. Na polecenie instruktora wyhangarowaliśmy szybowce. Pierwszy etap — chwiejnica. Wiara cieszy się. Zaczynamy latać — wołają chłopcy. Wprawdzie nie są to jeszcze loty, ale do nich nie jest już tak daleko..

Po ćwiczeniach na chwiejnicy — „szury", pierwsze zetknięcia się z powietrzem, następnie „skoczki".

Najgorsze to zameldowanie się po wykonaniu zadania. Nasz instruktor jest bardzo wymagający, nigdy nie widać żeby był zadowolony — zawsze mówi, że mogłoby być lepiej. Nie jest on jednak taki zły. Wiem, że po cichu był z nas zadowolony, zresztą staraliśmy się bardzo.

Nadchodzi wreszcie upragniona chwila, chwila o której marzył każdy z nas i o której marzą zapewne ci z Was, Drodzy Czytelnicy, którzy jeszcze nie latali:

— „Wysoki" start.

Jego zapowiedź nie daje nam spać w nocy, myśl o nim zaprząta nam głowę. Czy tylko aby się uda?

Czy baliśmy się? — Nie, chociaż może czasem byliśmy trochę niespokojni.

Wysoki start nadszedł.

Szybowce jeden za drugim startują, szybują w locie prostym i posłuszne woli człowieka trzymającego w rękach drążek sterowniczy — lądują. Z unoszącego się w górze szybowca wszystko wygląda nieco inaczej.

Słońce świeci nad głową, radość i duma rozpiera piersi. Latam i jestem dumny.

Kiedy po zakończeniu kursu wracamy do domów, z rozrzewnieniem wspominamy przeżyte na szybowisku chwile. Mówimy o nauce, lotach, naszych instruktorach, o meteorologii i aerodynamice — instr. Komosiu, że mogłoby być lepiej, o komendancie szkoły i wszystkich tych, którzy pomagali nam w naszym szkoleniu.

— Fajni byli — mówi jeden z kolegów w pociągu. — „Tacy" — odpowiada drugi podnosząc znacząco łokieć. I cała szkoła była „taka" — dodaje.

Kiedy przed 1939 rokiem byłem jeszcze małym chłopcem i czasem widziałem samoloty, mogłem tylko marzyć o tym, że będę latał. Nie mogłem mieć nadziei, że moje marzenia się kiedyś spełnią. Ojciec mój był biedny, pracował ciężko, a na to, aby móc latać, trzeba było mieć dużo, dużo pieniędzy.

Kiedy w wyzwolonej Polsce rządy objęli robotnicy i chłopi, tacy jak mój ojciec i ojcowie moich kolegów, kiedy znikł podział na biednych i bogatych, a latanie stało się dostępne dla każdego, moje dziecięce marzenia spełniły się. — Pojechałem na szybowisko Ligi Lotniczej.

Dzisiaj, to że wyszkoliłem się, że mogę latać, zawdzięczam państwu ludowemu. Swoją wytężoną pracą i nauką dopnę tego, że zostanę dobrym pilotem.

W ten sposób podziękuję Ludowej Ojczyźnie za spełnienie moich dziecięcych marzeń.

DŁUGI

W KOMORZE NISKICH CIŚNIEŃ

Podczas swojego pobytu w Polsce doskonali piloci szybowcowi moskiewskiego Aeroklubu, Zoja Mariejewa i Witalij Simonow odwiedzili Centralną Wojewódzką Poradnię Sportowo-Lekarską we Wrocławiu.

Odwiedziny radzieckich rekordzistów Poradnia Sportowa zawdzięcza swojej komorze niskich ciśnień, w której zostały przeprowadzone specjalne badania wszystkich uczestników wyprawy halniakowej w Jeleniej Górze.

Po badaniach kontrolnych i badaniu elektrokardiograficznym serca, pacjenci zasiedli wraz z lekarzem we wnętrzu komory niskich ciśnień

Razem z lekarzem, który czuwa nad bezpieczeństwem badanych, obserwujemy strzałki zegarów kontrolnych. Wariometr wskazuje szybkość wznoszenia 10 m/sek. Wysokość zbliża się do 3 tysięcy metrów. Pompy zostają wyłączone.

Rozpoczyna się pierwsza seria badań. Przez specjalne wzierniki z grubego szkła spoglądamy do jasno oświetlonego wnętrza komory. Pacjenci zachowują się bardzo spokojnie. Lekarz bada tętno i ciśnienie krwi. Badani coś piszą na specjalnych kartkach. Okazuje się, iż jest to specjalny tekst pisany w celu kontroli zaburzeń funkcji psychicznych jakie zachodzą pod wpływem wzrastającego braku tlenu w miarę wznoszenia się.

Po powtórnym uruchomieniu pomp przez wentyle z sykiem napływa świeże powietrze, podciśnienie stale wzrasta. Barometr rtęciowy pokazuje zaledwie 320 mm słupa rtęci, co jednak w porównaniu do normalnego na ziemi 760 mm słupa rtęci, stanowi już dużą różnicę.

W tej chwili badania odbywają się w tak rozrzedzonym powietrzu, iż odpowiada to mniej więcej wysokości 7 tysięcy metrów. Lekarz przeprowadzający badania ma maskę tlenową na ustach — sam mógłby podlegać objawom głodu tlenowego i wyniki badań mogłyby być niedokładne. Każdy organizm ludzki reaguje na brak tlenu. Jedni robią wrażenie pijanych, inni się smucą, stają się senni — po prostu zasypiają. Niektórzy nawet tracą przytomność. Wykrywanie tych objawów jeszcze na ziemi w warunkach doświadczalnych ma ogromne znaczenie. W komorze niskich ciśnień, pod okiem lekarza odbywa się kontrola reakcji organizmu pilota na brak tlenu. widoczne są nawet

charakterystyczne objawy jak sinienie warg, nadmierna bladość, drżenie rąk itp., których pilot w powietrzu nie jest w stanie zauważyć.

Zaglądamy do środka komory, gdzie na wysokości 7 tys. metrów powyżej poziomu morza „trwają" badania.

Obok Zoji Mariejewej na kartce papieru pisze pilotka szybowcowa z Aeroklubu poznańskiego Zofia Krajewska. Widzimy jak ołówek przestaje nagle kreślić po papierze, potęguje się bladość twarzy, głowa opada nisko, opierając się na brodzie. Pacjentka robi wrażenie, jakby miała za chwilę upaść z krzesła, ale w tej samej chwili czujne oko lekarza spostrzega niebezpieczeństwo i nałożona w porę maska z życiodajnym tlenem, poddawanym pod ciśnieniem, ratuje sytuację. Co by się stało bez tlenu na tej wysokości w szybowcu? Tymczasem kol. Krajewska nabiera rumieńców otwiera oczy i jest wyraźnie zdziwiona, jak się to stało? Lekarz informuje nas telegraficznie, iż wszystko jest w porządku. Dowiadujemy się, że pomimo, iż przypadek ten wyglądał dla nas tak groźnie, to jednak niebezpieczeństwo w wypadku, gdy pod ręką jest tlen, nie istnieje. Badania jeszcze trwają, ale młoda pilotka już stale pozostaje z maską.

Czas wystąpienia pierwszych objawów, każdy szczegół zachowania się, wszystko to jest dokładnie notowane i dane te znajdujemy w kartotece badanych.

Okazuje się, iż Simonow, stary doświadczony instruktor bardzo dobrze wytrzymał warunki głodu tlenowego. Jego tekst pisany wykazuje tylko nieznaczne zmiany na najwyższych wysokościach.

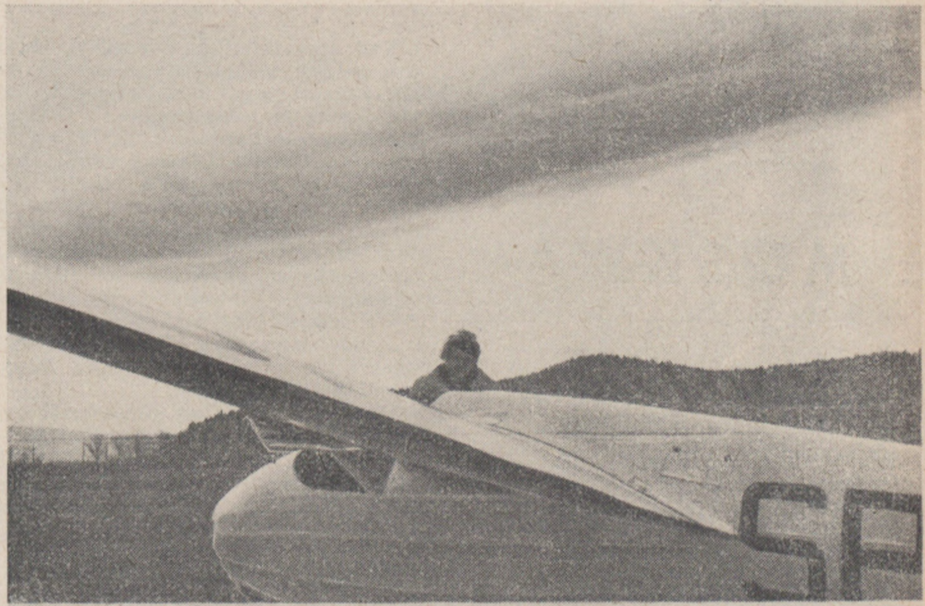
Równie dobrze czuje się Zoja Mariejewa. Ma organizm wytrzymały na tego rodzaju zmiany. Nic dziwnego, oprócz szybownictwa uprawia czynnie lekkoatletykę, która jest doskonałą zaprawą. Wiadomo bowiem, iż osobnicy o bardzo sprawnym układzie krążenia znacznie lepiej zachowują się na dużych wysokościach. Tu z przykrością trzeba stwierdzić, że tylko niektórzy nasi szybownicy systematycznie uprawiają inne sporty.

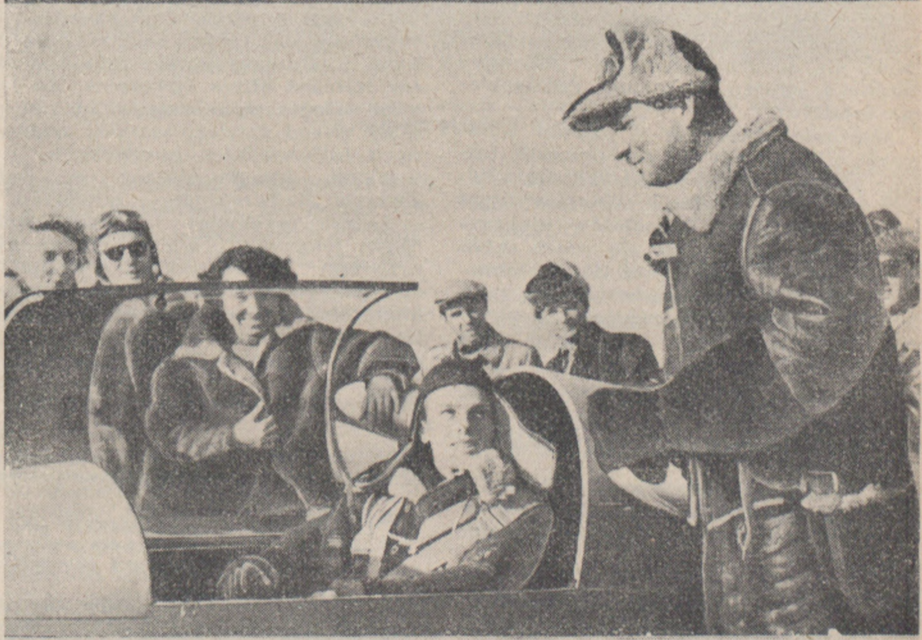
Szybowniczka z Poznania musi bardzo wcześnie korzystać z aparatu tlenowego, bo już od 3 tys. metrów, gdyż objawy głodu tlenowego postępują u niej bardzo szybko. Jest jeszcze bardzo młoda, a organizmy młode znacznie trudniej przystosowują się do dużych zmian ciśnienia tlenu. W takim wypadku można przeprowadzić aklimatyzację, to znaczy stałe przyzwyczajanie organizmu do coraz wyższych wysokości uzyskiwanych w warunkach sztucznych komory niskich ciśnień.

Komora wrocławska przy zastosowaniu pomysłów racjonalizatorskich lekarzy Poradni, oddaje duże usługi naszemu szybownictwu.

mgr M. ROZMANIT

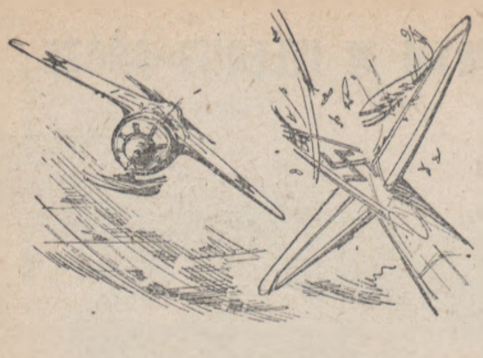
NA OBOZIE SZYBOWCOWYM W JELENIEJ GÓRZE







W Jeleniej Górze trwa w dalszym ciągu szybowcowy obóz „falowy". Po prawej od góry: Przed startem do ataku na stojącą chmurę. W środku: Instruktor udziela wskazówek pilotowi. Na dole: Dobrych rad należy wysłuchiwać skwapliwie. Lucyna Wiazło nie szczędzi ich swemu koledze.



MOSKWA 1941

KAZIMIERZ GOŻDZIEWSKI

Myśliwski klucz patrolujący starszego lejtnanta Miszy Głazunowa natknął się niespodziewanie tego grudniowego ranka na silne formacje bombowców przeciwnika próbującego przedrzeć się w kierunku na Moskwę.

W powietrzu szalała ostra zamieć śnieżna, srożył się mróz. Hitlerowcy szli zwartą grupą, bez osłony myśliwców, nic spodziewając się widocznie żadnego odporu ze strony radzieckiego lotnictwa.

Głazunow pierwszy z patrolu zobaczył, a właściwie raczej przeczuł (nigdy potem nie mógł tego dokładnie sobie określić) ciemne, chlastane przez śnieżycę sylwetki samolotów nieprzyjacielskich, skradające się przez rejon powierzony do obserwacji jego kluczowi — i serce mu drgnęło. Lecz ręka prowadząca maszynę pozostała spokojna. Równym, trochę zachrypniętym głosem rzucił przez radio:

— Uwaga, uwaga! przed nami wróg! Atakować od czoła! — i runął w kierunku lecących z wiatrem faszystowskich bombowców.

W szaryźnie budzącego się dnia zagrzmiały głuche wystrzały. Pościgowce radzieckie osaczyły ze wszystkich stron przeciwnika.

Kilkadziesiąt kilometrów w linii prostej od miejsca powietrznego spotkania Moskwa budziła się dopiero ze snu. Jak zwykle dzwoniły po ulicach pierwsze wyjeżdżające z remiz tramwaje, otwierano sklepy i bazary, ulice powoli wypełniały się tłumem spieszących do pracy ludzi.

Nad miastem, jak olbrzymie grona unosiło się na grudniowym wietrze tysiące balonów i siatek zaporowych. Nic, zda się, nie wskazywało na to, że gdzieś niedaleko na przedpolach stolicy wojska radzieckie toczą śmiertelne zapasy z nacierającym przeciwnikiem. Mieszkańcy stolicy rozpoczynali spokojnie codzienne zajęcia, ufni w siłę swej armii broniącej dostępu do wrót miasta, bezpieczni tym bardziej, iż armią kierował osobiście ich wódz i nauczyciel.

Za grubymi murami Kremla, w wielkim przestronnym gabinecie brzęczały bez chwili przerwy ciche telefony, terkotały maszyny do pisania, krzyżowały sic rozkazy. Tu koncentrowały się sprawy wielkiego państwa, rodziły się genialne plany i zamierzenia.

Przy uchylonym lekko oknie gabinetu wsłuchany w daleki odgłos artyleryjskiej kanonady, ze spokojnym uśmiechem na męskiej, rozumnej twarzy rozpoczynał Józef Wissarionowicz Stalin kolejny, po wielu nieprzespanych nocach, dzień pracy.

*

Nad zamarłymi w zimowym bezruchu polami, w śnieżnej mgławicy szarpią kulami myśliwce radzieckie wrogie formacje przeciwnika. Oślepieni blaskiem wystrzałów i gęstą nieprzeniknioną zasłoną śnieżnej zawiei, kąsają jego boki, rozrywają szyki, pędzą przed sobą. Za nimi — stolica, do której nie przedarł się i nie przedrze żaden wróg. Gęsto padają pociski, szyjąc powietrze barwnym ściegiem. Za radzieckimi lotnikami, w odległości kilku minut lotu leży Moskwa. Serce i mózg walczącego kraju, nadzieja wszystkich uciskanych przez faszyzm narodów.

Obronić stolicę, nie dopuścić do niej żadnego faszystowskiego samolotu — oto hasło radzieckich lotników. Bój trwa, straszny i zażarty. O każdy metr przestrzeni, o każdą sekundę czasu.

Zwalił się w dół w tym pojedynku, trafiony pociskiem młody lotnik, — komsomolec Wasyli Kalcatyj, poległ śmiercią bohaterską, Iwan Szyszkow. Wyskoczył z płonącego samolotu ratując się na spadochronie ranny odłamkami i odurzony żarem płomieni starszy lejtnant Misza Głazunow. Na śnieżnym całunie podmoskiewskich pól czerniały wśród zamieci szczątki zestrzelonych hitlerowskich bombowców.

Alarm przeciwlotniczy w stolicy Związku Radzieckiego — odwołano.

Lotnik myśliwiec starszy lejtnant Misza Głazunow wiele razy widywał przedtem Moskwę. Znał i kochał jej szerokie ulice, wyzłocone latem promieniami słońca, parki i aleje, pełne światła i przestrzeni, place i skwery, rojne teatry i cukiernie, muzea i zabytki historyczne. Tak, Misza Głazunow, młody student wydziału geologicznego Uniwersytetu w Tambawie kochał Moskwę szczerze i gorąco. Zawsze ilekroć przyjeżdżał w różnych sprawach przed wojną do stolicy doznawał na widok gmachów i pomników Moskwy uczucia wzruszenia. I oto teraz znajduje się znów w tym mieście. Wiozą go w samochodzie szerokimi, znanymi ulicami. Słyszy jak dawniej zgrzyt tramwajowych wozów, sygnały aut, głośne okrzyki dzieci ślizgających się po zamarzniętej sadzawce. Wszędzie pada biały, miękki śnieg. Lecz Moskwa widziana przez szyby szpitalnego samochodu wojskowego, w to grudniowe przedpołudnie 1941 roku nie jest podobna do dawnego obrazu. Jest jakby ta sama i inna jednocześnie. Jest bardziej poważna, surowa i skupiona. Sercem młodego lotnika szarpie nagły bolesny niepokój:

— Czym skończy się to wszystko? Czy wystarczy sił na obronienie drogiego miasta?

*

W kilka dni później, 6 grudnia 1941 roku ranny w walce lotnik znalazł odpowiedź na dręczące go pytania i wątpliwości. Z rozkazu wodza narodów radzieckich i pod Jego osobistym kierownictwem rozpoczęło się gigantyczne przeciwuderzenie Czerwonej Armii. Ruszyły do ataku czołgi, samoloty, pułki i dywizje. Zagrzmiało tysiące armat. Kontrofensywa pod Moskwą rozwinęła się na całym zachodnim odcinku frontu i doprowadziła w końcu do całkowitego rozgromienia i zniszczenia głównych sił wojsk hitlerowskich.

Misza Głazunow leżąc w tym dniu na szpitalnym łożu nadsłuchiwał z mocno bijącym sercem dalekich odgłosów zwycięskiej walki. Wzrok lotnika błądzący po biało lakierowanych ścianach pokoju napotkał na swej drodze niewielki, oprawiony w jasne ramy portret.

Z portretu patrzyły na leżącego dobrotliwe, mądre i spokojne oczy Stalina.

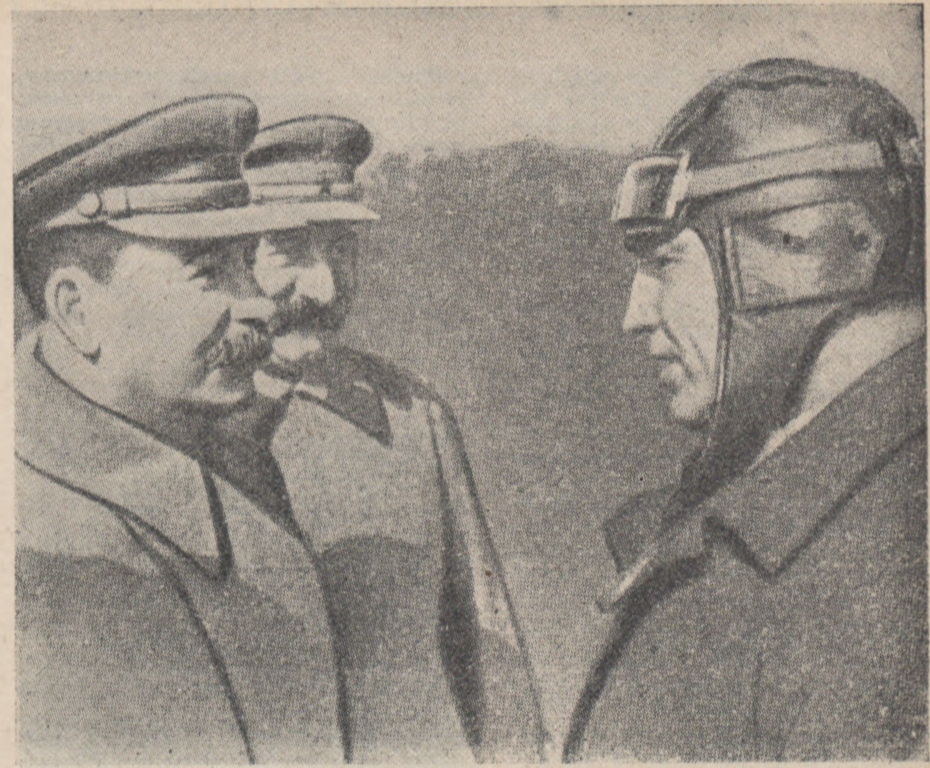
Bohaterscy lotnicy radzieccy, pogromcy hitlerowskiej „Luftwaffe" przekazują dzisiaj młodzieży ZSRR swoje doświadczenia lotnicze. Z pełnym poświęceniem walczą o stały wzrost wyszkolenia, o masowość sportu lotniczego. Pracą swoją dokumentują, że lotnicy radzieccy — stalinowskie sokoły latają dalej, wyżej i szybciej od innych. Poniżej: pilot Włodzimierz Panczenko, który na samolocie „Jak-18" na dystansie 2 000 kilometrów ustanowił nowy międzynarodowy rekord szybkości w kategorii samolotów sportowych — wynikiem 209 km/godz.



PRZYJACIEL I NAUCZYCIEL

„Ażeby budować, trzeba mieć wiedzę, trzeba posiąść naukę, aby zaś mieć wiedzę, trzeba się uczyć, uczyć wytrwale cierpliwie....”

(J. STALIN)



Józef Stalin i Sergiusz Ordżonikidze witają Walerego Czkałowa po powrocie z rekordowego lotu w roku 1936

O kilkaset kilometrów na wschód od Waszego rodzinnego miasta rozpoczynają się ogromne terytoria Związku Radzieckiego — kraju wolnych i szczęśliwych ludzi, w którym żyją i pracują miliony waszych starszych braci—komsomolców. Wszędzie możecie spotkać komsomolców: prowadzą samoloty i uprawiają ziemię, budują domy i studiują na uniwersytetach, uczą się w szkołach i pracują w fabrykach. Mówią różnymi językami, noszą różne stroje, mają różny kolor skóry. Ale każdy z nich zna słowo, brzmiące jednakowo we wszystkich językach i budzące we wszystkich te same uczucia.

To słowo brzmi: Stalin.

Komsomolcy kochają Stalina, jak kocha go cały naród radziecki. To on kieruje potężnym państwem radzieckim, które zapewnia im szczęśliwe życie, daje największe możliwości. To on troszczy się nie tylko o politykę zagraniczną, ale i o wielkie budowle komunizmu, o stały rozwój przemysłu; w ogóle — o wszystko, co sprawia, że życie w kraju radzieckim staje się z każdym dniem piękniejsze i szczęśliwsze. To on wreszcie przeprowadził młodą Republikę Radziecką przez trudne lata najazdów i napaści imperialistów; pod jego kierownictwem Armia Czerwona rozbiła w pył brunatną zarazę hitleryzmu; on przewodzi dziś walce, jaką toczą wszystkie narody świata przeciw najstraszliwszemu z następstw imperializmu: przeciw wojnie.

I dlatego komsomolcy kochają Stalina.

Ale kochają go nie tylko dlatego. Stalin szczególną opieką i miłością darzy właśnie młodzież. Komsomolcy uczą się z jego wypowiedzi, jak należy żyć, aby zbudować społeczeństwo komunistyczne, jak należy się uczyć, aby skutecznie służyć sprawie najpiękniejszej, jakiej służyć można na ziemi — komunizmowi, ustrojowi braterstwa, przyjaźni i pokoju między ludźmi.

„Przed wami stoi twierdza. Tą twierdzą jest nauka. Musicie ją zdobyć za wszelką cenę” — mówił Stalin kilkanaście lat temu do młodzieży radzieckiej.

Czy można piękniej i bardziej porywająco zachęcić do zdobywania nauki? Zrozumieli ten apel komsomolcy, przejęli się nim i dziś wszędzie tam, gdzie uczy się młodzież radziecka, komsomolcy przodują w nauce. Z szeregów Komsomołu wyszli słynni konstruktorzy lotniczy Jakowlew i Iliuszyn, inżynierowie, architekci, młodzi uczeni radzieccy, którzy swą twórczą pracą, wierni wskazaniom Stalina, rozszerzają stale wielki gmach wiedzy ludzkiej, dla której nie ma granic.

Stalin uczy młodzież radziecką, jak wyrabiać w sobie wspaniałe cechy młodego komunisty: wierność i miłość dla socjalistycznej Ojczyzny, poczucie kolektywności, szacunek, przyjaźń i szczerość dla ludzi, bojowy stosunek do pracy.

„Ludzi trzeba wychowywać tak samo troskliwie i uważnie, jak ogrodnik hoduje swoje ulubione drzewo owocowe“ — uczy Stalin.

Leninowsko - stalinowski Komsomoł jest największym wychowawcą radzieckiej młodzieży w myśl wskazań Stalina. Z jego szeregów wyrośli tacy bohaterowie, jak Tałalichin i Kożedub, Pokryszkin i Gastello, Kosmodiemiańska i Matrosow.

Ale Stalin jest kochany i czczony nie tylko przez młodzież radziecką. Jego imię jest zawołaniem bojowym dla całej postępowej młodzieży świata, a szczególnie dla młodzieży krajów demokracji ludowej, przed którą stoja dziś zadania, jakie nigdy dotąd nie stały przed żadnym pokoleniem młodzieży.

I my, polska młodzież lotnicza, uczymy się na wskazaniach wielkiego Stalina. Uczą one nas, że nic wielkiego nie powstaje bez wytężonych, upartych wysiłków, że wiedza nie przychodzi sama, a trzeba ją wytrwale zdobywać.

Stalin uczy nas, jak posługiwać się krytyką i samokrytyką, jak pogłębiać i rozwijać w sobie poczucie moralności socjalistycznej. Liczne uchwały Komitetu Centralnego Wszechzwiązkowego Komunistycznego Związku Młodzieży, podjęte z inicjatywy Stalina, są wzorem pracy dla naszej organizacji zetempowskiej. Uczymy się na nich gorącego patriotyzmu i internacjonalizmu, przyjaźni do narodów radzieckich.

Z imieniem Stalina wiążą się dziś najlepsze i najpiękniejsze marzenia młodzieży świata.

Józef Stalin jest otoczony gorącą miłością i wiernością milionów ludzi na całym świecie, gdyż z jego imieniem związane są nierozłącznie najpiękniejsze ideały i pragnienia ludzi: wolność, pokój, twórcza praca, przyjaźń między narodami i ludźmi, dobrobyt i wiara w jutro. (w)

W RADZIECKIM LABORATORIUM MAŁEGO LOTNICTWA

W połowie 1940 r., pracując jako ślusarz- mechanik w warsztatach samochodowych w Łucku, otrzymałem propozycję zorganizowania i poprowadzenia lotniczo-modelarskiego laboratorium. Ponieważ od dawna byłem zamiłowanym instruktorem modelarstwa lotniczego, chętnie podjąłem się nowego zadania.

W owym czasie władze radzieckie, na gruzach sanacyjnego systemu, organizowały na terenach zachodniej Ukrainy nowe życie, oparte na zasadach i wieloletnich doświadczeniach socjalizmu.

Powstawały wówczas w Łucku Liczne szkoły, domy kultury, biblioteki, pałac pionierów, a także tzw. Obłastnaja Dietskaja Techniczeskaja Stancja (DTS) czyli młodzieżowa stacja techniczna, utrzymywana przez wojewódzkie władze szkolne.

Dla potrzeb DTS przydzielono w centrum miasta obszerny, świeżoodremontowany lokal, w którym rozpoczęliśmy organizacje nowej placówki. Dietskaja Techniczeskaja Stancja stanowiła duży międzyszkolny warsztat, w którym mogła pracować młodzież w czasie pozaszkolnym i to bez względu na wiek. Warsztat ten dawał możność wyżycia się młodzieży w kierunku jej zainteresowań technicznych, gdyż DTS posiadała szereg działów zwanych laboratoriami jak: mechaniczne, elektro-radiowe, lotniczo-modelarskie, przyrodniczo-gospodarskie, fotograficzne i inne.

Młodzież ze wszystkich miejscowych szkół zapisywała się do tych laboratoriów, które odpowiadały jej indywidualnym zainteresowaniom. W laboratoriach prowadzonych przez wykwalifikowanych instruktorów, pracowali chłopcy i dziewczęta ze wszystkich klas dziesięciolatek i innych typów szkół, zorganizowani w grupach, w zależności od wieku.

Werbunek przeprowadzano poprzez ogłoszenia we wszystkich miejscowych szkołach i drogą utrzymywania stałego kontaktu z dyrektorami tych szkół.

Szczegółowo rozpracowane programy wyszkoleniowe jak też i wszystkie instrukcje otrzymywaliśmy z DTS w Kijowie, która kontrolowała również naszą działalność w formie inspekcji, dokonywanych przez swego przedstawiciela z inżynierskim tytułem naukowym. Jest to wymownym dowodem jak dużą wagę przywiązywały władze radzieckie do jak najszerszego rozpowszechniania wiadomości i umiejętności technicznych, wpajanych przez wysoko wykwalifikowany personel.

Program wyszkoleniowy lotniczo-modelarskiego laboratorium obejmował zajęcia teoretyczne, ilustrowane doskonałym kompletem przeźroczy oraz budowę modeli, począwszy od zabawek lotniczych poprzez najprostszy model szkolny i modele kadłubowe do napędzanych silniczkami benzynowymi. Stosowaliśmy wówczas radziecki silniczek benzynowy z zapłonem elektrycznym, typu AMM-1.

Zupełną nowością była dla nas przewidziana programem budowa balonów z bibułki, a także wszelkich latawców, pocztylionów latawcowych, zwijaków itp. To ostatnie zagadnienie, zupełnie pominięte w Polsce sanacyjnej, najwięcej mnie absorbowało i jemu poświęcałem lwią część swego czasu, poznając poszczególne konstrukcje latawców, techniczne rozwiązania szczegółów, sposób wypuszczania. Nasze wycieczki z latawcami na pobliskie łąki nad rzeką Styrem dawały dużo radości i satysfakcji z osiągniętych wyników.



...Stancja stanowiła duży międzyszkolny warsztat...

Wszystkie laboratoria były należycie zaopatrzone w potrzebne narzędzia i materiały, a modelarze mieli możność korzystania z biblioteczki lotniczej zaopatrzonej w radzieckie nowości, obejmujące wszystkie działy i zagadnienia lotnicze. Będąc zapalonym bibliofilem sprowadzałem mnóstwo wydawnictw z księgarni technicznej w Rostowie nad Donem i nawiązałem kontakt z kierownikiem miejscowej księgarni, który chętnie rezerwował dla naszej modelarni najnowsze książki. Kupowałem także systematycznie w kioskach miesięcznik „Samolot".

Laboratorium lotnicze zgodnie współpracowało z innymi laboratoriami DTS. Elektrycy pomagali nam w usunięciu trudności z zapłonem silniczków, fotografowie robili zdjęcia naszych modeli.

Na terenie Łucka istniał także Pałac Pionierów, w którym między innymi była duża modelarnia lotnicza. Modelarnia ta miała za zadanie zapoznanie z modelarstwem i lotnictwem jak największych rzesz młodszej młodzieży i była nastawiona na masową budowę najprostszych modeli, podczas gdy DTS miała poziom wyższy i zajmowała się także chłopcami starszymi. Niektórzy bardziej wybijający się modelarze z Pałacu Pionierów pracowali później w DTS.



...stosowaliśmy radziecki silniczek benzynowy typu AMM-1.

Efektem naszej współpracy było zorganizowanie wystawy modeli latających i redukcyjnych, którą urządziliśmy wspólnie z Pałacem Pionierów. Wystawę tę zwiedziły wszystkie miejscowe szkoły, co przyniosło nam nielada kłopot, gdyż nie mogliśmy później dać sobie rady z nadmierną ilością zgłaszających się do pracy kandydatów.

W miejscowym sklepie „Osoawiachimu" byliśmy stałymi gośćmi. Kupowaliśmy tam materiały modelarskie ujęte kompletami w gotowych już paczkach, nabywaliśmy silniczki, przeźrocza i podręczniki.

Modele pokrywaliśmy tzw. „papierosną bumagą", znajdującą się w paczkach materiałowych. Była to biała bibułka w dużych arkuszach, używana do produkcji tutek papierosowych, którą farbowaliśmy na różne kolory według specjalnie wydanej drukiem instrukcji.

Miejscowy oddział „Aerofłotu" utrzymywał stałą komunikację między powiatowymi miastami województwa, dokonując codziennie lotu okrężnego z pocztą. Loty te odbywały się na niestrudzonym „Kukuruźniku".

Nasi modelarze nawiązali szybko kontakt z lotnikami „Aerofłotu", od których otrzymaliśmy benzynę lotniczą do silniczków i którzy przeprowadzali chętnie w naszej modelarni prelekcje, zapoznając modelarzy z „prawdziwym lotnictwem".

Młodzieżowa Techniczna Stacja otrzymała wkrótce nowe zadania.

Nazwa jej od tego czasu brzmiała następująco: „stacja techniczna dla dzieci i młodzieży". Wycieczki i krajoznawstwo były nowym zagadnieniem tej pożytecznej placówki.

Rozrosła się i powiększyła DTES. Magazyny wypełniły się namiotami, plecakami, nartami itp., a szkoły i członkowie Stacji korzystali z tego sprzętu i licznych wycieczek, organizowanych przez wykwalifikowanych instruktorów.

Dyrektorzy DTES, początkowo ob. Ratner, a później — ob. Nazarenko prowadzili swą działalność przy pomocy tzw. „zawpeda", do którego należała strona pedagogiczna Stacji, „zawchoza", zajmującego się zaopatrzeniem i częścią gospodarczą, pracowników administracyjnych oraz szeregu instruktorów, prowadzących poszczególne laboratoria.

DTES stała się dużą i pełną życia międzyszkolną placówką młodzieżową, służąca sprawie socjalizmu i wychowania nowego człowieka, rozpowszechniającą szeroko kulturę techniczną.

Efer.

ŚMIERĆ „LATAJĄCEJ FORTECY"



Amerykańscy fabrykanci wojenni zbudowali olbrzymi samolot, uzbroili go w działa i karabiny maszynowe i nazwali „Latającą fortecą". Chełpili się: „Nasza forteca jest nie do pokonania. Będzie ona zawsze zwyciężać w powietrzu".

★

Kiedy Li Don Gju miał piętnaście lat, zobaczył po raz pierwszy w jakimś ilustrowanym tygodniku fotografię „latającej fortecy". Li Don Gju pokazał zdjęcie ojcu. Stary stolarz, który artystycznie rzeźbił ślubną skrzynię dla córki bogatego kupca odłożył swoje narzędzia i długo wpatrywał się w zarysy maszyny. Potem westchnął i powiedział:

— To dziwadło zrobili źli ludzie, aby zabijać biedaków. Ale mam nadzieję, że znajdą się tacy śmiałkowie, którzy skruszą tego potwora i strącą go na ziemię.

Rodzina stolarza była liczna i bardzo biedna. Dlatego też Li Don Gju od dzieciństwa pomagał ojcu rzeźbić wymyślne wzory, aby można było zarobić na nędzne życie. Kilka wieczorów syn stolarza długo pozostawał przy warsztacie. Wyprosił od matki gałganek przepojony rybim tłuszczem i przy świetle tego knota zawzięcie piłował, strugał i toczył. Trzeciego ranka, pobladły od bezsennie spędzonych nocy, pokazał ojcu model maleńkiego samolotu.

— Na takim samolocie ja będę kiedyś latał i rozbiję tego płaza — na wpół żartując, na wpół poważnie powiedział chłopczyk.

Ojciec uśmiechnął się smutno. Przecież na Korei, gdzie wówczas gospodarowali Japończycy, syn Koreańczyka nie mógł zostać ani lotnikiem, ani lekarzem, ani inżynierem — najwyżej tylko — stolarzem, cieślą lub innym rzemieślnikiem Po to, aby się uczyć potrzebne są pieniądze, a skąd mają się one znaleźć u takiego biedaka...

W miesiąc po wypędzeniu Japończyków z Korei przez Armię Czerwoną, Li Don Gju nagle znikł. Matka jego odziała białe szaty żałobne, gdyż sądziła, że jej syn utonął.

Po tygodniu Li Don Gju jednak wrócił do domu, wesoły, ubrany w granatowy kombinezon i w czapce z jakimś znaczkiem, podobnym do ptaka.

— Przyjęli mnie do szkoły lotniczej, — powiedział do ojca.

I uśmiechając się popatrzył na drewnianą zabawkę, którą kiedyś sobie wystrugał.

Li Don Gju i jego koledzy w szkole lotniczej byli ludźmi miłującymi pokój. Rozpylali oni ze swych samolotów białą ciecz, która niszczyła komary, posypywali sztucznymi nawozami plantacje, dzięki czemu kłosy ryżu stawały się silniejsze i gęściejsze, przewozili pilne ładunki do odległych rejonów.

Lecz przyszedł taki dzień, kiedy Li Don Gju i jego przyjaciele musieli przesiąść się na samoloty bojowe, aby bronić swej ojczyzny przed złowieszczymi szarymi ptakami, takimi właśnie jakie młody stolarz zobaczył niegdyś w ilustrowanym piśmie. Teraz Li Don Gju widział „latające fortece" codziennie. Na swoim samolocie krążył on nad miastami, które zamienione były w gruzy przez amerykańskich rozbójników powietrznych i milcząc zaciskał zęby.

Pewnego razu trzy olbrzymie szare maszyny zjawiły się wprost przed Li Don Gju. Pełzły one niezgrabnie po niebie, jak wielkie ołowiane chmury.

Pochyliwszy się nieco, Li Don Gju wyrzekł przez radio jedno tylko słowo: „Bij".

Przyjaciel, z którym leciał w parze, usłyszał zawołanie i przytakując kiwnął głową, jak gdyby Li mógł to zobaczyć.

I oto dwa maleńkie samoloty rzuciły się na spotkanie opancerzonych olbrzymów. Zacisnąwszy zęby Li szedł do ataku gwałtowny i nieuchwytny. Zdawało się, że zrósł się ze swoim myśliwcem, który był posłuszny wszystkim jego rozkazom. Zręcznie wymykał się spod huraganowego ognia „latających fortec" i jednocześnie sam stale atakował.

Czternastu ludzi strzelało do myśliwca z jednej „fortecy", czternastu — z drugiej, a Li Don Gju wiercił się jak drewniany bączek. Wreszcie, upatrzywszy moment, kiedy nieprzyjacielski karabin maszynowy zamilkł, Li Don Gju wynurzył się nagle u samego boku „fortecy", dał krótką, celną salwę w jedno z nielicznych, nieopancerzonych miejsc i szybko umknął w górę.

Spoglądając w dół zobaczył znany widok — czerwone płomienie ognia i czarny dym, który buchał z trafionej maszyny. Uśmiechnął się z zadowoleniem i chciał poprawić pilotkę na głowie. Wówczas zauważył, że po ręce płynie strumyczek krwi.

Li Don Gju zbliżył się do swego przyjaciela. Zawołał do niego przez radio: „Zachodź od słońca, tylko od słońca". A potem, upatrzywszy odpowiedni moment, sam uderzył w najczulsze miejsce „latającej fortecy".

Słuchawka przy jego uchu, odezwała się zmienionym od napięcia, ochrypłym głosem:

— Druga spada. Ale trzeciej już nie dogonimy...

Nagle od maszyny, która objęta płomieniem szybko spadała, zaczęły oddzielać się małe punkciki: jeden, dwa, trzy... pięć... osiem... dwanaście...

Li Don Gju schodził do lądowania. Gdy zrównał się z jednym z opadających na spadochronie, zobaczył jego przerażoną twarz. Spostrzegłszy obok siebie samolot, Amerykanin konwulsyjnie wzniósł obie ręce do góry.

Li Don Gju obejrzał się i zobaczył, że wszyscy skaczący opadają z podniesionymi do góry rękoma.

Przed domkiem, gdzie chwilowo znajdowali się jeńcy, zgromadziło się mnóstwo ludzi. Li Don Gju wszedł do domku. Amerykanie siedzieli na matach i chciwie jedli ryż i gotowaną rybę.

Dwóch młodziutkich żołnierzy koreańskich pilnowało jeńców. Zobaczywszy Li Don Gju, stanęli na baczność. Następnie jeden z nich podał pilotowi kilka drewnianych tabliczek.

— Mieli to zawieszone na szyjach, — powiedział ze wstrętem.

I Li Don Gju przeczytał wycięte na deseczkach koreańskie słowa:

„— Jestem bogatym człowiekiem. Dobrze wam zapłacę. Dajcie mi jeść. Ukryjcie mnie, uratujcie mi życie i pomóżcie mi przedostać się do swoich".

Li Don Gju mocno ścisnął w ręce deseczkę i zwrócił się do jeńców. Ci w milczeniu popatrzyli na jego pierś, ozdobioną gwiazdą Bohatera Koreańskiej Republiki Ludowej.

Tłumacz, który przyjechał z Li Don Gju zapytał:

— Czego chcecie się od nich dowiedzieć?

A Li Don Gju odpowiedział:

— Strąciłem dziesięć „latających fortec" i strącę jeszcze tyle, ile tylko będę mógł. Długo nie mogłem pojąć, dlaczego tak prędko przestają latać „latające fortece". Obecnie zrozumiałem. — I Li Don Gju pokręcił w ręce deseczkę. — Dlatego, że są one kierowane przez ludzi, którzy idąc do boju, zdolni są zawieszać na piersi takie napisy... Powiedzcie im, że u nas, w naszym małym kraju, nie znajdzie się ani jeden człowiek, który by w obawie o swoją skórę, mógł napisać coś podobnego.

Potem Li Don Gju wyszedł z domku, nie patrząc na tych, którzy ze strachem wsłuchiwali się w jego słowa.

Chłopaki ze wsi, nie uroniwszy ani jednego słowa z przemówienia pilota, pędem pobiegli, aby go odprowadzić do samochodu. I jeden z nich najśmielszy, krzyknął tak głośno, jak tylko potrafił w ślad za ruszającą maszyną:

— Teraz ja także wiem, dlaczego przestają latać „latające fortece".

oprac. R. R.



RADZIECKIE SZYBOWNICTWO PRZODUJE

Szybownictwo, jedna z najpiękniejszych, najbardziej porywających dziedzin sportu, nigdzie nie jest tak masowe i popularne, jak w Związku Radzieckim. Większość światowych rekordów szybowcowych została ustanowiona przez szybowników i szybowniczki Związku Radzieckiego.

Na całym świecie sławne są nazwiska wybitnych szybowniczek i szybowników radzieckich. Pilot Stiepanczonok pierwszy w świecie wykonał na szybowcu figury wyższego pilotażu. W roku 1939 P. Sawcow przeleciał na szybowcu jednomiejscowym 602,358 km, ustanawiając tym samym rekord ZSRR i międzynarodowy w przelocie docelowym. W tym też roku B. Kimelman przeleciał 342,370 km, ustalając rekord ZSRR w przelocie docelowo-powrotnym.

W roku 1938 N. Makarow i B. Gorodowikow utrzymali się w powietrzu na szybowcu dwumiejscowym 19 godzin i 8 minut, ustalając tym samym rekord ZSRR długotrwałości lotu na szybowcu 2-giej kategorii (wielomiejscowe). W tym też roku P. Sawcow i J. Kartaszow ustanowili rekord ZSRR i świata w przelocie otwartym, przelatując odległość 619,748 km.

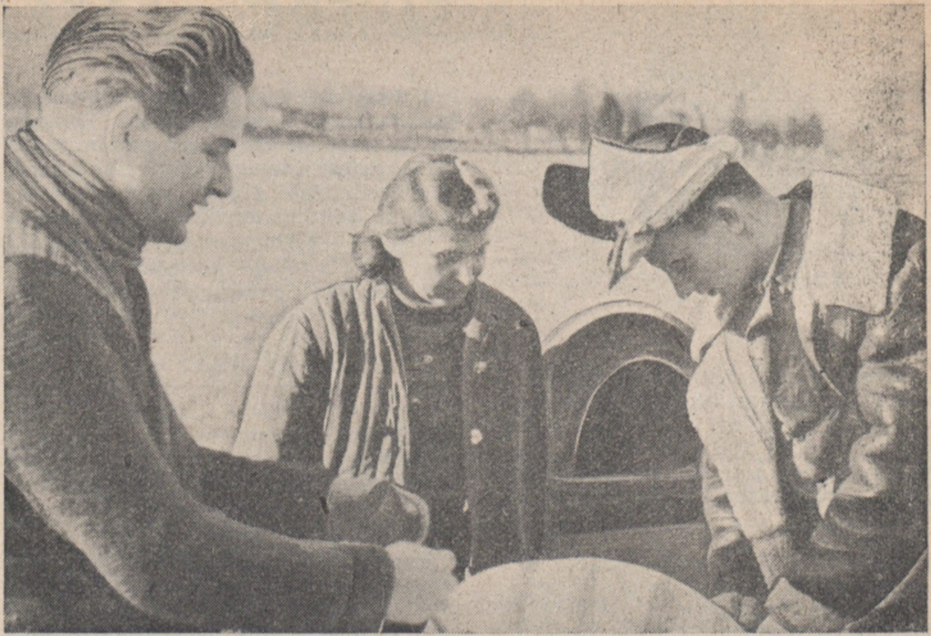
Po dwóch latach, w roku 1940, J. Kartaszow i W. Pietroczenkowa przelecieli 495,020 km do określonego celu, ustanawiając tym przelotem rekord ZSRR i międzynarodowy. Oni też ustalili rekord ZSRR i międzynarodowy w locie docelowo-powrotnym, przelatując w roku 1940 odległość 416,070 km.

Wiosną bieżącego roku Aleksander Miednikow ustanowił rekord ZSRR, przelatując 100 km po trasie trójkątnej z szybkością 77 km/godz. Również w tym roku pilotka Anna Samosadowa ustanowiła rekord ZSRR w locie docelowym przelatując 364 km.

Radzieccy sportowcy, wychowani przez partię bolszewicką, pokonują wszystkie trudności, stale udoskonalają i uzupełniają swoje wiadomości, osiągają coraz nowe sukcesy w sporcie szybowcowym.

Radzieckie szybowniczki również wpisywały swoje osiągnięcia do tabeli rekordów ZSRR i świata. I tak w roku 1940 E. Prochorowa przeleciała odległość 343,018 km, ustanawiając rekord ZSRR i międzynarodowy w przelocie docelowym. W tym samym roku O. Klepikowa wykonała przelot otwarty 443,714 km, ustalając rekord ZSRR i międzynarodowy. W roku 1939 L. Wielikosielcewa i N. Zawiałowa przeleciały 223,633 km, ustanawiając rekord ZSRR i międzynarodowy w przelocie docelowym.

Olbrzymimi i pięknymi osiągnięciami może poszczycić się radziecki sport szybowcowy. Pierwsze zawody szybowcowe, które odbyły się w roku 1923 w Feodosji, położyły podwaliny pod masowy rozwój sportu szybowcowego w Związku Radzieckim. Od tego czasu każdego niemal roku odbywały się zawody wszechzwiązkowe, na których wybijali się wciąż nowi i uzdolnieni szybownicy. Radzieckie szybownictwo zajęło pierwsze w świecie miejsce pod względem masowości i osiągnięć.



Doświadczenie i wysoki poziom wyszkolenia radzieckich pilotów szybowcowych znane są szeroko na całym świecie. Na szybowcowy obóz „falowy", zorganizowany w Jeleniej Górze, przybyło dwoje pilotów radzieckich: Zoja Mariejewa i Witalij Simonow (na zdjęciu z prawej strony). Nasi goście po bratersku dzielili się z pilotami polskimi swym doświadczeniem i razem z nimi wykonywali trudne loty na fali.

Interesujący jest przegląd rozwoju szybownictwa radzieckiego. Jesienią 1923 r. — w pierwszych wszechzwiązkowych zawodach szybowcowych, brało udział tylko 9 szybowców. Za rok, na drugich zawodach, było już ich 48, to jest pięć razy więcej niż na pierwszych. Oprócz Moskwy, były reprezentowane: Charków, Odessa, Kijów, Krasnodar, Leningrad, Saratow i inne miasta. W roku 1929 na 6-tych zawodach wszechzwiązkowych używano już 3-ch konstrukcji szybowcowych Gribowskiego — „G-2", „G-4" i „G-7".

Szybownik Stiepanczonok utrzymał się w powietrzu na szybowcu „G-7" — 10 godzin i 22 min, ustanawiając tym samym rekord. Pierwsze kroki w celu masowego nauczania szybownictwa uczyniono w roku 1930. W roku tym odbył się 7-my wszechzwiązkowy zlot szybowników. Zadaniem zlotu było, między innymi ustalenie nowych rekordów. Na zlocie wyróżniło się 60-ciu pilotów szybowcowych i 19-tu towarzyszących, którzy później — prawie wszyscy — pracowali w swoich ośrodkach jako instruktorzy.

Od roku 1931 rozpoczął się szybki rozwój radzieckiego szybownictwa. Rozwój ten był wyrazem dużego wzrostu aktywności mas pracujących, realizujących z powodzeniem plany uprzemysłowienia kraju.

Już 8-me zawody szybowcowe przyniosły sportowi radzieckiemu szereg osiągnięć. Ustanowiono wtedy nowe rekordy, zarówno krajowe jak i międzynarodowe. Wypróbowano nowy standartowy szybowiec szkolny konstrukcji Antonowa — „UPAR".

Przebieg 8-ch zawodów szybowcowych śledziło z uwagą całe społeczeństwo Związku Radzieckiego. Komsomoł powziął specjalną uchwałę o propagowaniu, popieraniu i masowym rozwoju sportu szybowcowego wśród młodzieży.

W odróżnieniu od poprzednich zawodów, w 8-mych dał się już zauważyć masowy udział młodzieży. W sporcie szybowcowym młodzież Związku Radzieckiego ma najlepsze osiągnięcia na świecie.

Duża w tym zasługa także radzieckich konstruktorów szybowcowych, którzy dają pilotom doskonałe szybowce. Np. przykład szybowiec „A-2" konstrukcji Antonowa, jest nieduży, prosty w konstrukcji i lekki w pilotowaniu. Wiele tysięcy pilotów wyszkoliło się na tym szybowcu, rozpoczynając na nim samodzielne loty.

Ten sam konstruktor zbudował inny szybowiec wyczynowy — „A-9", na którym w bieżącym roku ustanowiono nowe rekordy międzynarodowe.

Albo na przykład szybowiec „PAJ-6" konstrukcji Piecucha, na którym można wykonywać wszystkie figury wyższego pilotażu. Wielu konstruktorów oddaje do użytku wciąż nowe szybowce, jak np. Szeremetiew, który skonstruował dwumiejscowy „Sz-17". Abramow — konstruktor jednomiejscowego, wyczynowego „WA-3" i inni.

Wszystko to — dla młodzieży zrzeszonej w kółkach szybowcowych, grupach i aeroklubach DOSAAF. Cały sprzęt, długoletnie doświadczenia i piękne tradycje czekają na przyszłych pilotów szybowcowych.

To są przykłady godne naśladowania, które powinny zmobilizować naszą młodzież do masowego szkolenia się w lotnictwie.

Wszyscy do kół LL, do aeroklubów i szkół LL. Czeka na Was doskonały sprzęt, czekają instruktorzy i czeka piękna „skrzydlata" służba Ludowej Ojczyźnie.

oprac. **E. BURZYŃSKI**

NOTATKI HISTORYCZNE

Z DZIEJÓW LOTNICTWA POLSKIEGO

JERZY KONIECZNY

W roku 1951, sporo dowiedzieliśmy się o dziejach naszego lotnictwa. Niemniej jednak uzbierało się znów kilka danych dotyczących historii lotnictwa polskiego, które podaję niniejszym Czytelnikom — jako uzupełnienie podanego w ciągu roku materiału:

INŻ. JARKOWSKI I „ILIA MUROMIEC"

Na kilka lat przed pierwszą wojną światową zwrócił na siebie uwagę Polak inż. Witold Jarkowski, profesor Instytutu Technologicznego w Petersburgu. Był on bliskim współpracownikiem, słynnego wówczas w całej Rosji konstruktora Igora Sikorskiego. Jarkowski brał między innymi udział w budowie pierwszego na świecie samolotu wielosilnikowego „Ilia Muromiec", przy czym odegrał poważną rolę. Współpracując ściśle z konstruktorami rosyjskimi przyczynił on się do tego, że Rosja stała się przodującym krajem w budowie samolotów — olbrzymów.

SZYBOWIEC UCZNIÓW GIMNAZJUM CHRZANOWSKIEGO...

Uczniowie gimnazjum Chrzanowskiego w Warszawie mogli się poszczycić w latach 1909 — 1911 nie byle jakimi sukcesami w pracy nad rozwojem lotnictwa w Stolicy. Już w roku 1909 założyli oni kółko lotnicze, gdzie rozpoczynając od modelarstwa, przeprowadzili na bazie badań teoretycznych szereg prób lotów na szybowcach. Pomagali oni dzielnie Tańskiemu w budowie jego samolotu, a następnie zdecydowali się na budowę własnego szybowca. Pracowali nad nim w czasie letnich wakacji w Jeziornie pod Warszawą. Budowę oparli na modelu Voisina. Podstawowym materiałem, z którego szybowiec został wykonany, było płótno i bambus. Pierwsze próby w locie odbyły się na wzgórzach w Klarysewie, przy czym wyniki były doskonałe. Szybowiec wykonywał przeloty na odległość 200 — 300 metrów, przy wysokości maksymalnej dochodzącej do 20 metrów. Oczywiście, że nie obyło się przy tym bez niespodzianek. W czasie jednego z lotów pękł bambus podtrzymujący pilota, a szybowiec stracił równowagę i jeden z uczniów, dość ciężko się potłukł.

Trzeba przyznać, że uczniowie gimnazjum Chrzanowskiego, zorganizowani w kółko lotnicze, przyczynili się swą niezwykłą aktywnością w znacznym stopniu do popularyzacji lotnictwa wśród społeczeństwa na terenie Warszawy.

...I SZYBOWIEC ZBIGNIEWA BABIŃSKIEGO

Lotnictwem przed pierwszą wojną światową interesowało się w stolicy dużo młodzieży. Budowali modele samolotów i szybowców uczniowie gimnazjum Górskiego, uczniowie szkoły im. Reya, z braćmi Pańkowskimi na czele, które następnie pokazali na wystawie urządzonej z okazji „Dni awiacyjnych", i inni. W roku 1909 niektórzy spośród nich rozpoczęli pierwsze loty szybowcowe. Między innymi uczeń Zbigniew Babiński skonstruował i sam zbudował szybowiec, wykonując na nim następnie udane loty. W Milanówku latał również na szybowcu uczeń Michał Zaleski. Wszyscy wyżej wymienieni brali czynny udział w organizowaniu „Dni awiacyjnych". W późniejszym jednakże okresie wielu spośród tej młodzieży zrezygnowało z lotnictwa, a zainteresowania swe obróciło w innym kierunku.

SAMOLOT INŻ. LIBAŃSKIEGO

„Tygodnik Ilustrowany" w nr. 12 z 1910 roku tak pisał o znanym pionierze lotnictwa polskiego na terenie Małopolski:

„Inżyniera Libańskiego znam od dawna. Jeszcze jako skromny inżynier wydziału krajowego we Lwowie zwracał na się uwagę zapałem, z jakim studjował różne dziedziny postępu technicznego...

...Przed dwoma tygodniami traf zetknął nas w wagonie. Libański zakomunikował mi, że zbudował maszynę do latania, że ją w swoje oryginalne ulepszenia zaopatrzył i że napewno w maju rozpocznie wzloty. Zaciekawiony poprosiłem go o pozwolenie obejrzenia maszyny. Nazajutrz zaprowadził mnie do jednego z największych warsztatów ślusarskich we Lwowie, gdzie w dużej sali ujrzałem przed sobą gotowy już prawie szkielet płatowca, którego potężne skrzydła stały tuż obok, oparte o ścianę. Jest to tedy monoplan, czyli, jak go Libański nazywa „szybowiec jednopokładowy" — długości metrów 11, o skrzydłach, posiadających powierzchnię nośną przeszło 10 metrów kwadratowych, ważący 260 kg, bez pilota, dla ułatwienia transportu rozbieralności i pędzony motorem czterocylindrowym o sile przeszło 50 koni.

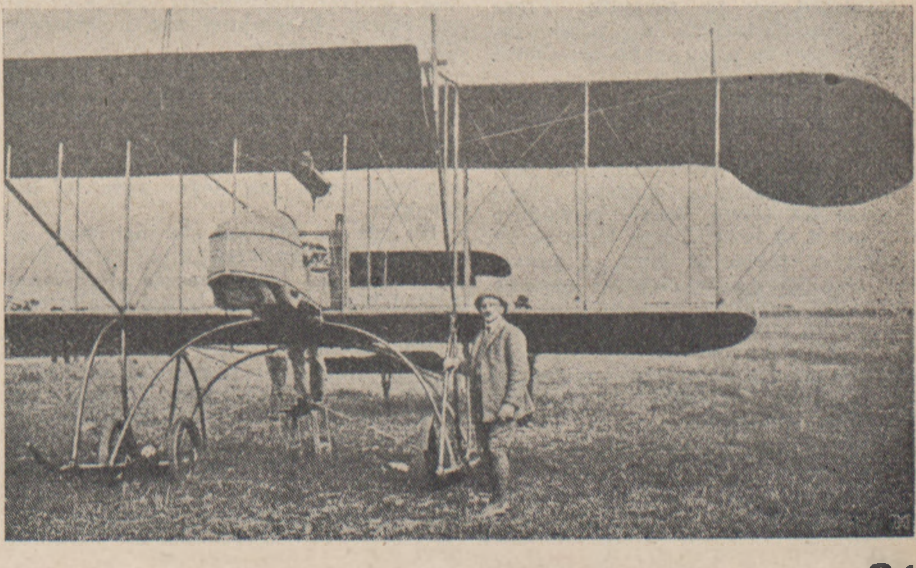
...Libański jest naturalnie zbyt poważnym technikiem i znawcą swojej rzeczy, aby już teraz zapewniał, że maszyna jego okaże się odrazu zdolna do trudniejszego lotu. Przeciwnie, jest on przygotowany na konieczność długiego jeszcze eksperymentowania, w ciągu którego wyjdą na jaw wszystkie przewidywania jej zalety i nieprzewidywane błędy. Nie idzie też Libańskiemu o jakiś humbug świadomy, czy nawet tylko mimowolny, ale o zaszczepienie na naszym gruncie tej najnowszej zdobyczy geniuszu i wytrwałości ludzkiej.

...Jeżeli Libańskiemu usiłowania jego powiodą się, jeżeli maszyna jego okaże się istotnie zdolną do użytku, to zasługa stworzenia polskiego aeroplanu w rzeczywistości, a nietylko na modelu, będzie niewątpliwie należała do niego. Czy ta nagroda przypadnie w udziale temu nieuleczalnemu optymiście, zobaczymy już niebawem, kiedy rozpocznie on swoje próbne loty na rozległych polach w Rzęśni pod Lwowem...".

Do tego co pisze „Tygodnik Ilustrowany" o samolocie Libańskiego dodać trzeba, że maszyna o której wspomina czasopismo, była niezbyt udana. Następny jednak typ — „Jaskółka", który Libański zbudował razem z Rumbowiczem, dał wyniki zadawalające.

INŻ. WARCHAŁOWSKI LATAŁ W WIEDNIU

W lutym 1910 roku na zawodach lotniczych w Wiedniu zachwycił publiczność swymi brawurowymi jak na ówczesne czasy lotami polski pilot z Małopolski inż. Warchałowski. Zdobył on mianowicie nagrodę za 15-minutowy lot bez pasażera i 5-minutowy lot z pasażerem na samolocie typu „Farman".



Z prawej: Płatowiec inżyniera Warchałowskiego, na którym konstruktor wykonywał swoje rekordowe loty w Wiedniu.



„ZUCH" DLA ZUCHÓW

(dokończenie z nr. 49)

Nieco gazu — beczka zwykła. Drążek na siebie. Jeden obrót — wystarczy. Rozpęd — pełny gaz, drążek w neutrum — jeszcze chwilę — drążek silnie do siebie i prawa noga — hop — obrót w prawo. Zawrócić — zawrót — mały gaz, mała szybkość, drążek spokojnie na siebie lewa noga.

Maska wznosi się nieco nad horyzont. Lewe skrzydło, jak wachlarz rozpościera się na granicy horyzontu i nieba, wali się w dół. Samolot przechodzi bokiem w dół i po chwili nurkuje.

Pilot równa stery. Leci poziomo. Lewa ręka popycha dźwignię gazu do przodu. Silnik wyje całą mocą. Pęd rośnie.

Beczka — kierunek? biała szosa wytyczy. Zawada unosi maskę nieco nad horyzont, po czym zdecydowanym choć płynnym ruchem kładzie drążek na lewą burtę. W miarę, jak samolot kładzie się coraz bardziej na lewe skrzydło, prawa noga naciska coraz silniej pedał, przeciwdziałając tendencji zwalenia się po skrzydle. Przez chwilę „Zuch" trzyma się powietrza, leżąc na lewym boku kadłuba. Obrót trwa dalej.

Drążek coraz bardziej od siebie, prawa noga wycofana. „Zuch" leci na plecach.

Przez chwilę Zawada czuje, że wisi na pasach. Drążek w dalszym ciągu trzymany na lewej burcie powoduje dalszy obrót w lewo. Teraz lewe skrzydło idzie w niebo do góry — prawe jakby zanurza się w ciemnej smudze ziemi. Gdy skrzydła znajdują się w płaszczyźnie pionowej, z kolei prawa noga podtrzymywać musi samolot przed zwaleniem się na prawą stronę. Jeszcze chwila i „Zuch" wraca do normalnego położenia.

Zawada patrzy na start. Jest w tyle za lewą burtą. W porządku.

Teraz zawrót — immelman, potem beczka w prawo.

Zawada rozpędza Zucha do „immelmana". Na dużym gazie samolot leci chwilę poziomo. Zdecydowane ściągnięcie drążka na siebie i samolot rozpoczyna pętlę. W pozycji plecowej, gdy silnik jeszcze pracuje pełną mocą. Zawada oddaje nieco drążek, rozpędza maszynę i — drążek na prawą burtę... „Zuch" obraca się w prawo. Nogi pracują jakby sprzężone z drążkiem Samolot nabrał wysokości w półpętli i po osiągnięciu szczytu obrócił się w poziomie dookoła swej osi podłużnej.

Jeszcze trochę lotu na plecach.

Zawada półbeczką w prawo kładzie maszynę na plecy, wyrównuje nogi i lekko odchylając drążek od siebie leci na plecach. Wisząc na pasach, wyciąga nogi do pedałów, koryguje kierunek. Pod nogami ma niebo, nad głową ziemię. Trochę dziwnie to wszystko wygląda. Najtrudniej Zawadzie przyzwyczaić się do tego lotu na plecach.

Dość. Półbeczkę w prawo wyprowadza właśnie nad grupą. Wysokościomierz wskazuje sześćset metrów.

Spiral w lewo. Zawada przechyla silnie samolot drążkiem w lewo, łagodnym ruchem ściąga drążek na siebie tak, że drążek dotyka brzucha i regulując szybkość nogami, po przymknięciu gazu rozpoczyna krążenie.

„Zuch" zjeżdża w dół w ciasno zawiązanej spirali. Siła odśrodkowa wgniata znowu w siodełko. Ziemia się zbliża dość szybko. Trzy zwoje w lewo. Dość. Teraz trzy zwoje w prawo. Dość.

Czterysta metrów. Runda. Po czwartym skręcie, gdy „Zuch" wychodzi na linię lądowania, Zawada przymyka gaz i opuszcza klapy, lekko ściągając drążek.

Startowy trzyma białą chorągiewkę w górze.

„Zuch" tonie, szybko wytracając wysokość. Jeszcze kilka sekund i trawa lotniska staje się wyraźnie widoczna.

Ziemia tuż. Szpryca — lewa ręka przesuwa dźwignię gazu do przodu. Dygocąc na małych obrotach silnik szarpnął śmigłem. Maszyna z chwilą zetknięcia z ziemią ruszyła do przodu.

Startowy wznosi czerwoną chorągiewkę. — Acha, zakołować. Dobrze — mówi do siebie Zawada.

Minął ograniczenie, przyhamował lewe koło, zawrócił na pas neutralny między pasem lądowania i startu. Pokołował pasem neutralnym ku grupie, obrócił w prawo na start i ustawił „Zucha" między czerwonymi chorągiewkami startu. Przymknął gaz i szykował się do wysiadania.

Gdy „Zuch" wystartował z następnym pilotem, Zawada zgłosił się do instruktora po uwagi. Szedł z lekko opuszczoną głową, obawiając się, że mimo starań może coś tam nie było tak czysto wykonane, jak tego wymagał instruktor.

No cóż — odezwał się instruktor — zuch z „Zuchem" dał sobie radę. Tylko raz w tej lewej beczce sterowanej uciekł Wam nieco z kierunku, ale poza tym nie mam pretensji.

Nad głowami grupy startowej rozległ się metaliczny pogłos stu sześćdziesięciu koni mechanicznych „Zucha". Za chwilę następny zuch wykona na „Zuchu" wiązankę akrobacji jako dalszy ciąg doskonalenia w pilotażu młodych pilotów Ligi Lotniczej.

ANTONI MAŃKOWSKI

START

Osiągnięcie większej lub mniejszej szybkości zależy od tego, jaki silnik zastosujemy do napędu samolotu. Używane dotychczas silniki tłokowe pracują najwydatniej przy prędkości około 500 km/godz, zaś silniki odrzutowe realizując bezpośrednią zamianę energii cieplnej na kinetyczną i z kolei na pracę ciągu, posiadają przy szybkościach poczynając od 700 km/godz w górę — zdecydowaną przewagę nad wszelkimi innymi. Właśnie dlatego samoloty odrzutowe mogą przekroczyć prędkości dźwięku (około 1 200 km/godz). Nie będziemy tu wymieniali zalet silnika odrzutowego, gdyż nie należy to do tematu, a tylko zaznaczymy, że przy wprowadzeniu do użytkowania samolotów odrzutowych trzeba było się oprzeć na najnowszych danych teoretycznych i doświadczalnych z dziedziny aerodynamiki dużych prędkości oraz opracować nową technikę pilotażu. Z tej ostatniej dziedziny omówimy tylko bardzo wąski odcinek, jakim jest start samolotu odrzutowego.

Najpierw powiemy sobie parę słów o podwoziu. Podwozie samolotu odrzutowego przeważnie jest trójkołowe, chociaż niektórzy konstruktorzy stosują, ale to dość rzadko, podwozie układu klasycznego. Teraz moglibyście postawić słuszne pytanie, jaka jest różnica między podwoziem trójkołowym a klasycznym, bo przecież i jedno i drugie składa się z trzech kół. Przyjęto, że podwozie złożone z dwóch kół głównych umieszczonych pod skrzydłami i z jednego kółka umieszczonego z przodu samolotu, jest podwoziem trójkołowym, a klasycznym nazywamy to, które posiada dwa koła główne, oraz kółko ogonowe, lub płozę umieszczoną pod usterzeniem.

Mimo licznych trudności zarówno natury teoretycznej, jak i praktyczno-konstrukcyjnej, trójkołowy układ podwozia przedstawia tyle korzyści pod względem użytkowności samolotu, że zaczyna być coraz chętniej stosowany przez konstruktorów. Układ ten jest chętnie stosowany przy szybkich samolotach odrzutowych o dużych obciążeniach powierzchni nośnych. Zaletami jego są: 1. zabezpieczenie przed „kapotażem", 2. możność lądowania z bocznym wiatrem, 3. możność lądowania na dużej szybkości, 4. łatwość startu, 5. poziome położenie samolotu przy postoju na ziemi.

Jak widać z powyższego ogólnego zestawienia, punkty pierwszy i trzeci mają kapitalne znaczenie dla nowoczesnych samolotów niejednokrotnie bardzo silnie obciążonych, bo powyżej 200 kg/m² (na jednostkę powierzchni nośnej), u których zatem problem lądowania jest kwestią delikatną i sprawia wiele trudności konstruktorowi.

W celu wyjaśnienia różnicy między startem samolotu z silnikiem tłokowym ze śmigłem i z podwoziem klasycznym, a samolotem odrzutowym z podwoziem trójkołowym oprzemy się na porównaniu.

Przypomnijmy sobie króciutko nasz aeroklubowy CSS-13. Najpierw stoi nieruchomo na pasie startowym. Silnik ma warkot równomierny, a po

SAMOLOTU ODRZUTOWEGO

chwili wzmacnia się. Samolot rusza z miejsca tocząc się wolno w położeniu trzypunktowym, zaś po kilkunastu metrach „leniwie“ podnosi ogon. Zaczyna się rozbieg. Prędkość z każdą chwilą wzrasta, aż dochodzi do prędkości oderwania. Przy tej prędkości widzimy jak samolot lekko uniósł się w górę i leci równolegle nad ziemią w odległości około 1 metra. Po nabraniu odpowiedniej prędkości przechodzi do wznoszenia, zaś obroty silnika zostają przez pilota zmniejszone. Należy jeszcze dodać, że ze względu na reakcję strumienia pozaśmigłowego pilot w celu utrzymania kierunku startu lekko wychyla ster kierunkowy. Sądzę, że ten opis wystarczy, gdyż start był już niejednokrotnie omawiany (rys. 1).

Z kolei przejdźmy do omówienia startu samolotu odrzutowego. Silnik zwiększa obroty powodując wzrost ciągu. Samolot zaczyna toczyć się po bieżni betonowej w położeniu trzypunktowym. Prędkość bardzo wzrasta. Po chwili samolot przechyla się do tyłu — przednie kółko unosi się kilkanaście centymetrów nad bieżnią. Następuje z każdą chwilą szalony wzrost szybkości i po chwili samolot odrywa się od bieżni przechodząc od razu do wznoszenia. Obroty silnika zmniejszają się (rys. 2).

Teoretyczne dowody potwierdzają, że samolot powinien być stateczny przy szybkości, na jakiej może oderwać przednie kółko od ziemi. Szybkość ta powinna wynosić około 2/3 szybkości, przy której cały samolot odrywa się od ziemi. Z warunków stateczności podłużnej w czasie rozbiegu na dwóch tylnych kołach wynika, że każda zmiana kąta natarcia płata musi wywołać moment starający się przywrócić równowagę. Rysunek 3 przedstawia schematycznie układ głównych sił działających na samolot podczas startu, przy przednim kółku nie dotykającym powierzchni ziemi.

Samoloty odrzutowe z podwoziem trójkołowym mają takie ustawienie skrzydła względem całego samolotu, aby przy samolocie stojącym na ziemi (na 3-ch punktach) skrzydło miało pewien mały kąt natarcia lub, ściślej biorąc, było ustawione tak względem poziomu, aby przy ruchu postępowym samolotu bez zmiany kąta natarcia (bez zadzierania samolotu) działała na skrzydło pewna „wstępna“, niewielka siła nośna.

Jeśli chodzi o technikę pilotażu, to start samolotu odrzutowego jest o wiele prostszy niż z silnikiem tłokowym.

W pierwszym rzędzie pilot po obraniu kierunku startu (czyli po wyznaczeniu punktu na horyzoncie) nie musi pamiętać o wychyleniu steru kierunkowego, gdyż w zespole odrzutowym nie istnieje reakcja strumienia pozaśmigłowego.

Ze względu na dość krótki czas rozpędzenia (silnik odrzutowy posiada kilkakrotnie większy ciąg niż śmigło) pomija się fazę startu tak ważną dla samolotu z napędem śmigłowym jak wytrzymanie równolegle nad ziemią dla nabrania odpowiedniej prędkości. Samolot odrzutowy, jak już było wspomniane, od razu po oderwaniu się od ziemi przechodzi do wznoszenia, przy czym sam stara się zmniejszyć kąt natarcia skrzydła zwiększając prędkość. Należy dodać, że samolot odrzutowy nie „boi się“ bocznego wiatru przy starcie, wiejącego nawet pod kątem 90° do kierunku startu z prędkością około kilkunastu metrów na sekundę.

Ze względu na długi rozbieg samolotu odrzutowego (gdyż długość rozbiegu jest wprost proporcjonalna od kwadratu prędkości przelotowej samolotu) start odbywa się z lotnisk z odpowiednio przystosowanym pasem betonowym.

Zalety uproszczonego startu samolotu odrzutowego są olbrzymie. Przypomnijmy sobie na przykład ile to nieraz kłopotu sprawiało pilotom aeroklubowym opanowanie techniki startu z bocznym wiatrem, lub też bardzo staranne opracowanie wszystkich faz startu w samolocie o napędzie tłokowym. Natomiast w samolocie odrzutowym pilot siedzi jak w limuzynie, mogąc nawet podczas startu spojrzeć na przyrządy pokładowe.

Na zakończenie tego dość ogólnego artykułu dodać należy, że na skutek małej mocy przy małej prędkości (ciąg wzrasta z prędkością), małej adoptacji silnika odrzutowego, oraz dużego obciążenia jednostkowego skrzydła wynikającego z dużego ciężaru startowego (mała moc jednostkowa przypadająca na jednostkę ciężaru



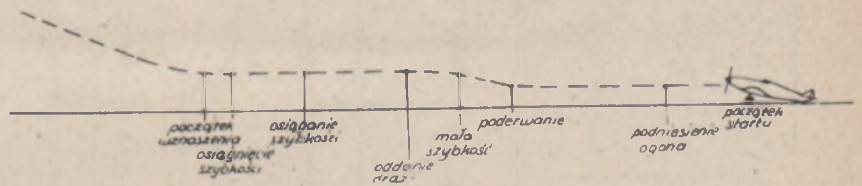
Tak startuje odrzutowiec!

przy starcie) niektóre samoloty mają start utrudniony. Przeciążenie silników na starcie przez powiększenie ilości obrotów wywołuje przeciążenie termiczne, wzrost temperatury gazów na łopatkach turbiny i nawet możliwości wypalania ich. Wobec tego, że przeciążenie silników jest niewskazane, stosuje się na niektórych typach samolotów rakiety startowe (tak zwane przyśpieszacze).

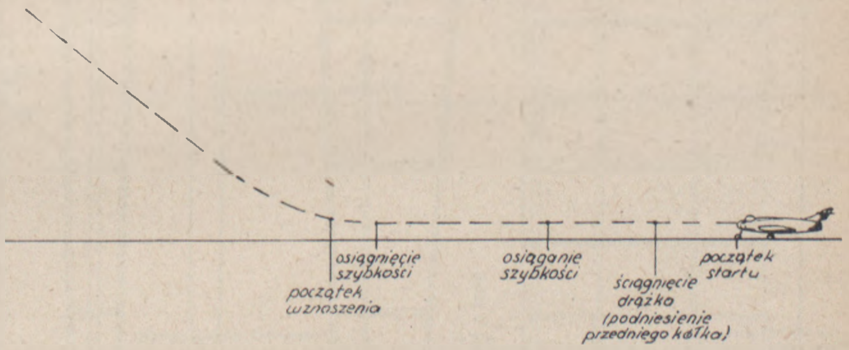
Nie opisano tu startu samolotów odrzutowych z podwoziem klasycznym, gdyż jest on bardzo podobny do startu samolotów z napędem śmigłowym. Różnica jest tylko taka, że po oderwaniu się od ziemi samolot przechodzi od razu do wznoszenia.

Poznaliśmy więc różnicę zachodzącą między startem samolotu tłokowego i odrzutowego, uzupełniając nasze lotnicze wiadomości.

Inż. ZBIGNIEW BUCZEK

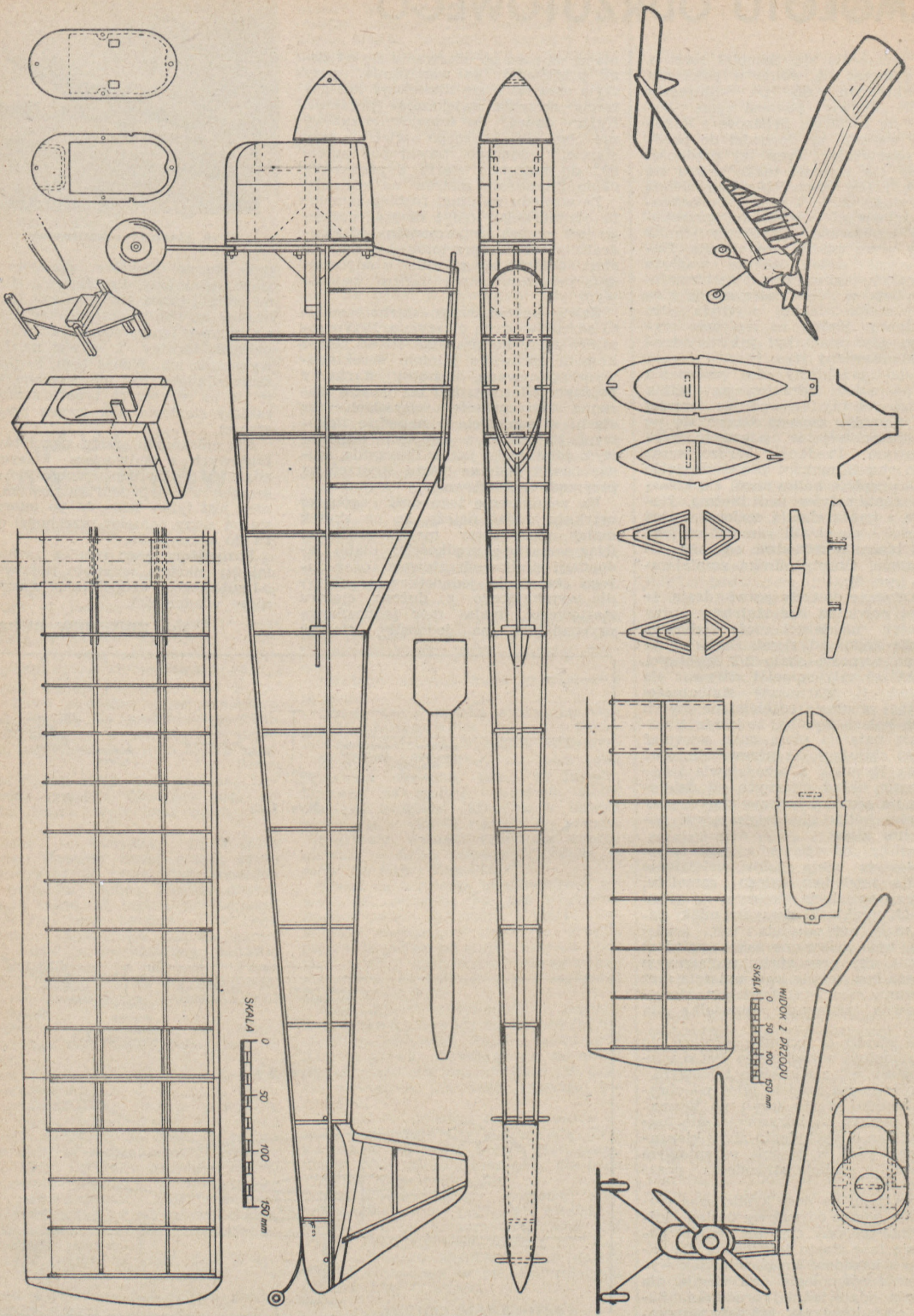


Rys. 1



Rys. 2 i 3




SKALA
0
50
100
150 mm
WIDOK Z PRZODU
SKALA
0
50
100
150 mm

MODEL Z NAPĘDEM SILNIKOWYM

Większość modelarzy lubi modele, które są upodobnione kształtami do dużych samolotów. Twierdzą oni, że budowa tego rodzaju modeli jeszcze bardziej zbliża ich do lotnictwa.

Plan modelu silnikowego, który podajemy na stronie obok z lewej powinien zadowolić zwolenników budowy modeli „półredukcyjnych" oraz wszystkich tych, którzy chcieliby zbudować parasol o możliwie „samolotowych" kształtach.

Na rysunku obok zamieszczono wszystkie elementy modelu potrzebne do wykreślenia w wielkości naturalnej i następnie budowy. Celem ułatwienia odczytania z rysunku wszystkich koniecznych wymiarów naniesiono skalę liniową. Przy pomocy więc skali i cyrkla można zmierzyć każdy element znajdujący się na rysunku modelu.

Do modelu tego można stosować silniczek SiM-2b. W układzie modelu zwraca uwagę odwrócone usytuowanie silnika. Dzięki „wiszącemu" silnikowi możliwym było wykonanie stosunkowo krótkiego podwozia, zmniejszając o pewien procent opór czołowy modelu. Skrzydła są konstrukcji dwudźwigarowej o gęstym użebrowaniu. Profil skrzydeł wypukło - wklęsły typu Goettingen. Kadłub wykonany jest systemem wręgowym i wzmocniony rozpórkami. W części przedniej, gdzie kadłub ma owalny przekrój można dać pokrycie z cienkiego kartonu. Część kabinkowa jest pokryta przeźroczystym celofanem albo celuloidem. Silnik jest osłonięty (okapotowany), przy czym zamocowany jest szufladkowo do „przegrody ogniowej" — pierwszej wręgi kadłuba. Silnik wraz z łożem przymocowany jest za pomocą kilku amortyzatorów gumowych. Taki sposób zamocowania silnika chroni go przed ewentualnym uszkodzeniem w wypadku kraksy. Zarówno skrzydła jak statecznik poziomy zamocowane są do kadłuba za pomocą kilku pasem gumy do wystających bolców (widocznych na rysunku).

Dobór materiałów i ich odpowiednie zwymiarowanie pozostawiamy naszym Czytelnikom — modelarzom.

(pe).

SAMOLOT W PERSPEKTYWIE

W lotniczej i modelarskiej praktyce konstruktorskiej bardzo często spotykamy się z potrzebą plastycznego przedstawienia projektowanego aparatu, aby móc uzmysłowić sobie jego przyszły, rzeczywisty wygląd. W tych wypadkach stosujemy perspektywę. Przy jej pomocy możemy narysować nasz projekt w dowolnym położeniu, oddając mniej lub bardziej wiernie jego obraz. Najczęściej wykonuje się tego rodzaju rysunki „od ręki" i wówczas perspektywa jest zależna w głównej mierze od wyobraźni przestrzennej i techniki rysownika. Ponieważ jednak nie każdy posiada dostatecznie rozwinięty zmysł plastyczny, a także zachodzi często potrzeba dokładnego wykonania perspektywy — stosujemy konstrukcje pomocnicze, oparte na elementach geometrii wykreślnej.

Konstrukcji tych istnieje wiele, a różnią się one trudnością i dokładnością wykonania. Poniżej opisany sposób jest bardzo prosty, przy tym dostatecznie dokładny (pod warunkiem uważnego wykonania rysunku) i stosuje się go chętnie w różnych działach techniki. Metoda ta jest z powodzeniem stosowana w instytutach technicznych lotnictwa, stając się dużym udogodnieniem dla studiujących. Pozwala ona na niemal całkowicie „mechaniczne" wykonanie efektownego rysunku perspektywicznego za pomocą zwykłego kreślenia technicznego.

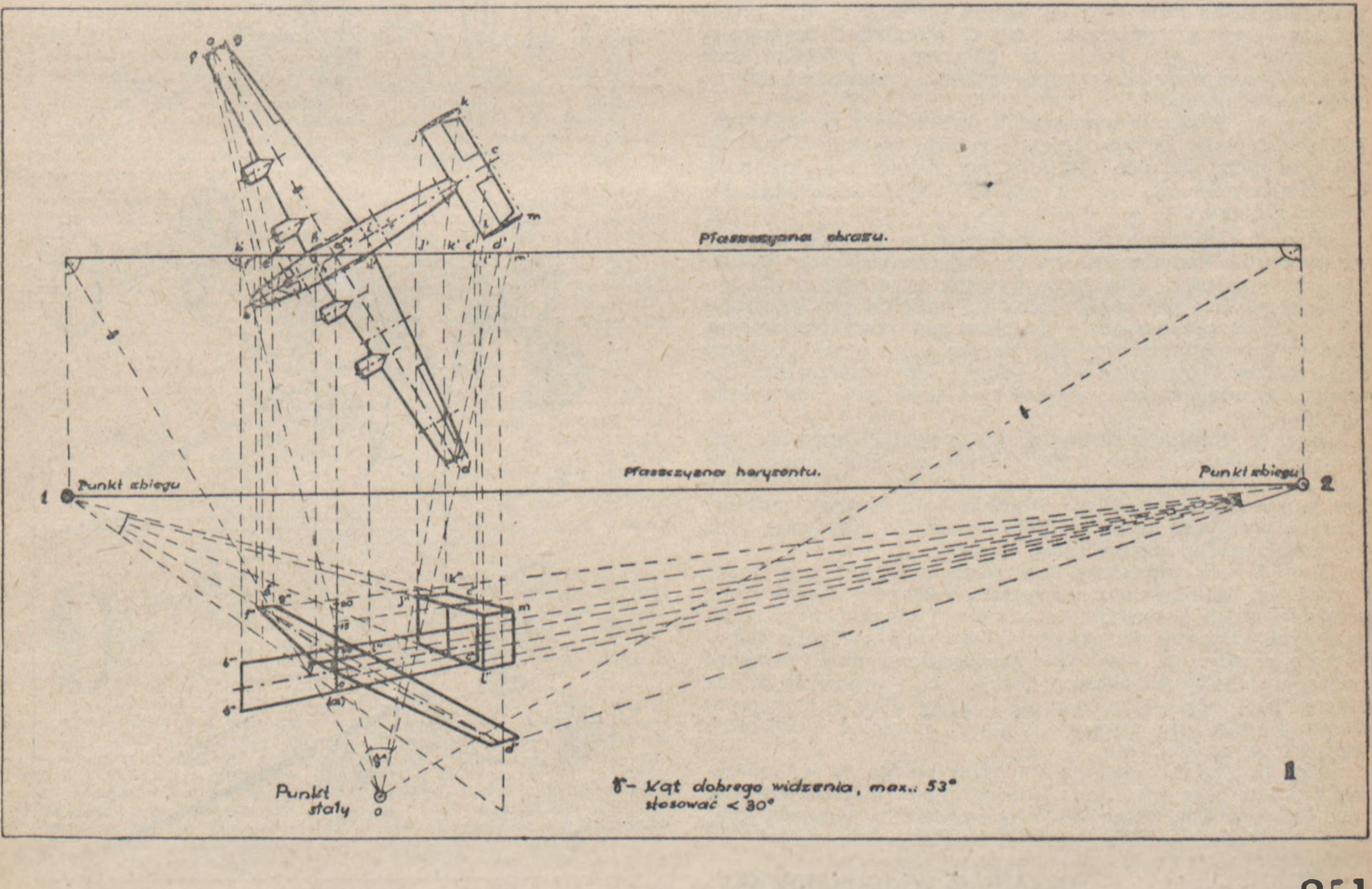
Dla przykładu wykreślimy perspektywę czterosilnikowego samolotu. (Wykreślenie perspektywy maszyny jednomotorowej, czy też modelu samolotu jest naturalnie o wiele prostsze i łatwiejsze).

Do wykreślenia potrzebujemy oprócz przyborów kreślarskich — planu danego samolotu, czy modelu, w trzech rzutach: z góry (ewentualnie z dołu, gdy chcemy, aby nasz samolot przelatywał nad nami), z boku i z przodu oraz w miarę możności — fotografię.

Do bezpośredniego wykreślenia potrzebny nam jest zasadniczo tylko rzut z góry.

Rys. 1. Wykreślenie perspektywy rozpoczynamy od umieszczenia rzutu samolotu z góry pod żądanym kątem. Linia przedstawiająca płaszczyznę obrazu w przecięciu jest umieszczona w dowolnie obranym miejscu. W naszym wypadku umieszczono ją jako przechodzącą przez punkt „a" (punkt przecięcia się osi samolotu), a to w celu ułatwienia późniejszego odmierzania wysokości.

(cd. na stronie 852)



Następnie obieramy punkt stały „O“ przedstawiający stanowisko obserwatora. Punkt ten winien być umieszczony prawie na przeciw środka samolotu (p-ktu „a“) i w takiej od niego odległości, aby pomiędzy ramionami „bom“ utworzonymi przez połączenie zewnętrznych granicznych punktów samolotu z punktem stałym, powstał kąt dobrego widzenia „ γ “ (gamma) mniejszy od 30°.

Płaszczyznę horyzontu rysujemy równolegle do płaszczyzny obrazu, a zbliżając się do niej, lub oddalając, możemy otrzymać perspektywę widzianą mniej lub bardziej z góry. Im więcej przybliżymy, tym bardziej widzimy z góry.

Następnie prowadzimy z punktu „O“ prostą równoległą do osi poprzecznej samolotu „e—d“. Z punktu, w którym prosta ta przebije płaszczyznę obrazu opuszczamy prostopadłą aż do przecięcia się z płaszczyzną horyzontu, określając w ten sposób punkt zbiegu 1. Prosta poprowadzona z punktu „O“ równolegle do osi kadłuba określi nam w sposób analogiczny punkt zbiegu 2. Następne potrzebne nam punkty będą leżały na prostopadłych, wystawionych z miejsc otrzymanych w następujący sposób:

prowadzimy z punktu „O“ prostą łączącą go z danym punktem (np.: b) rzutu samolotu i z miejsca, w którym prosta ta przebije płaszczyznę obrazu (np.: b‘) opuszczamy prostopadłą. Dany punkt w perspektywie będzie leżał na tej właśnie prostopadłej. Całkowita ta konstrukcja została wykreślona jedynie dla punktów „b“, „c“, „d“, „h“; a to w celu osiągnięcia przejrzystości rysunku.

Punkt „a“ w perspektywie może być umieszczony na prostopadłej w dowolnym, najwygodniejszym miejscu, a położenie innych punktów otrzymamy w zależności od niego. Otóż, gdy mamy już („a“) umieszczone na prostopadłej, możemy na niej odmierzyć wszystkie inne wysokości punktów w tej skali, jaką użyto do wykreślenia rzutów. Uwaga: wszystkie wysokości samolotu (brane z rzutu bocznego i przedniego), oraz grubość profilu muszą być odniesione do linii (a — (a)) i tam odmierzone.

Po wykonaniu tych czynności wstępnych możemy przystąpić do właściwego rysowania, pamiętając o tym, że punkty najniższe mają największe skróty. Spód kadłuba znajdujemy łącząc punkt („a“) z punktem zbiegu 2. Długość kadłuba w perspektywie (punkty „b“ i „c“) ograniczamy prostopadłymi opuszczonymi z punktów „b1“ i „c1“. Wysokość kadłuba (wzięta z rzutu bocznego) jest już ustalona, jak wskazuje rysunek na skali („a“). Prostą „e“ — d“, która ustali rozpiętość skrzydeł w skrócie i jej punkt szczytowy otrzymamy w ten sam sposób, łącząc te punkty ze zbiegiem 1. Skoro mamy już ustalone położenie osi samolotu, wszystkie inne linie możemy łatwo umieścić. Np.: prosta łącząca szczyt skrzydła (pkt. „e“) ze zbiegiem 2 da nam w rezultacie „f“ „g“. Punkt „d“ połączony z punktem zbiegu 2 da nam również krawędź skrzydła (opuszczono celowo linie pomocnicze).

Rys. 2. Pokazuje nam sposób wykreślania perspektywy, gdy punkt stały „O“ znajduje się poniżej obiektu. Konstrukcja zasadnicza nie różni się poza tym niczym, a niskie umieszczenie punktu „O“ daje w rezultacie efekt obserwacji samolotu z ziemi.

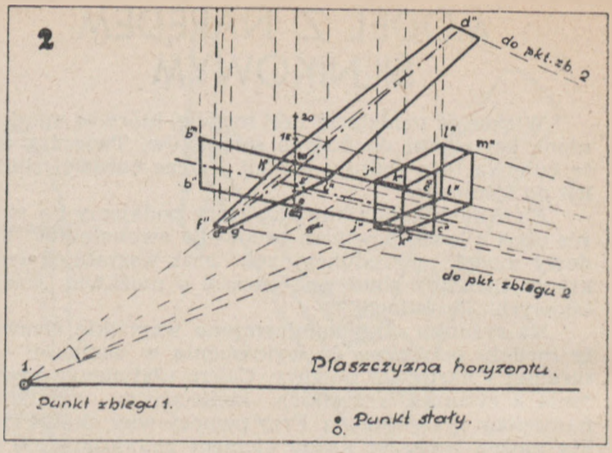
Rys. 3. Wyjaśnia ustalenie miejsc, w których umieścimy przekroje kadłuba i skrzydeł względem osi oraz określenie ich wysokości. Następnie możemy wrysować profil kadłuba w skrócie perspektywicznym i umieścić profile skrzydeł i silnika, przenosząc je z rzutów znanym już sposobem. Jednocześnie wykreślamy osie poprzeczne oraz podłużne stateczników i uważając na właściwe ich umieszczenie łączymy, po odmierzeniu wysokości na skali „a“, z punktami zbiegu.

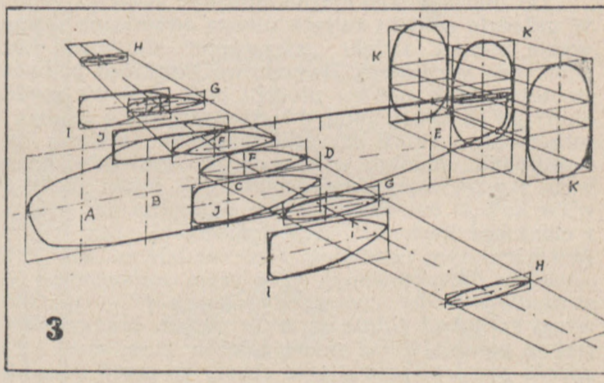
Rys. 4. Kadłub przecinamy płaszczyznami otrzymanymi w wyżej opisany sposób, a które dzięki określeniu max. szerokości i właściwej wysokości ułatwiają wyrysowanie profilów poprzecznych kadłuba. Obecnie, jeśli chcemy, możemy również wykreślić profil podłużny skrzydła (dźwigar), oraz wrysować profile stateczników.

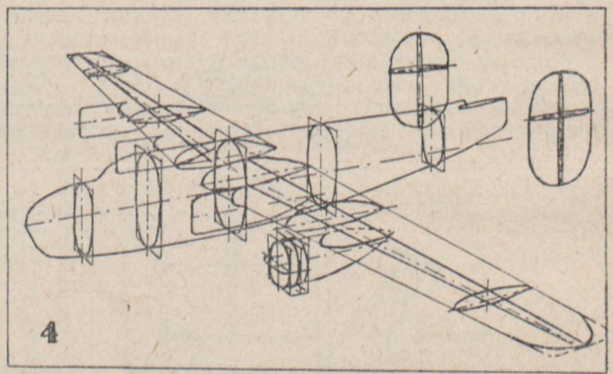
Rys. 5. Na wkreślone poprzednio przekroje poprzeczne i podłużne „nakładamy“ pokrycie. Następnie zaznaczymy położenie okien kabiny pilota, włazów i innych części dekoracyjnych. Czasem pomocnym jest narysowanie paru dodatkowych przekrojów, dzięki którym będziemy mogli osiągnąć szczególne efekty wzrokowe. Stery i lotki wykreślić można przy pomocy odpowiednich profili. Kręgi śmigieł i okapotowanie silników nie powinny nikomu sprawiać większych trudności w wykreśleniu.

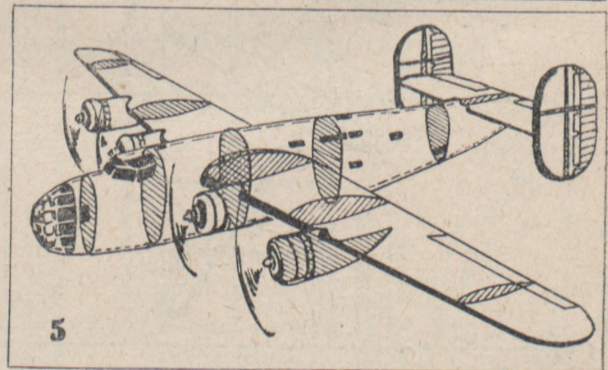
Rys. 6. Ostatni etap naszej pracy polega na wykończeniu zewnętrznym rysunku. Bardzo często stosuje się przy tym farby wodne, same lub w połączeniu z temperą, oraz technikę tryskową. Wykończenie całości zależy jedynie od pomysłowości i zmysłu estetycznego wykonawcy.

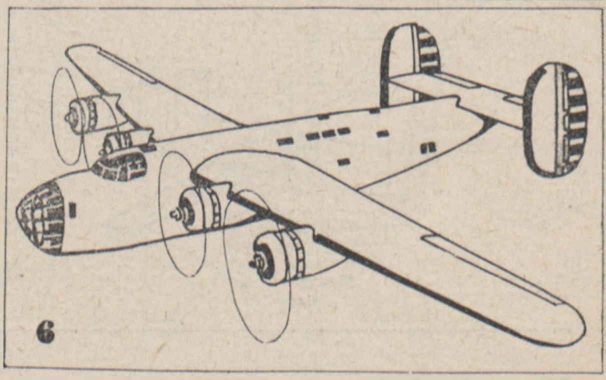
inż. JANUSZ WOJCIECHOWSKI











REKORDOWY MODEL JERZEGO SUCHOWA

Jednym z ciekawszych modeli, który m. in. brał udział we Wszechzwiązkowych Zawodach Modeli Latających w 1948 r., był model konstrukcji J. Suchowa z miasta Gorki.

Do osobliwości konstrukcyjnych tego modelu należy zaliczyć bardzo trafny dobór tworzyw, dostępnych każdemu modelarzowi i właściwe wykorzystanie konstrukcyjnych właściwości papierowej klejonki. Model ten podczas próby lotu na odległość przy ograniczonym jednominutowym czasie pracy silniczka przeleciał nadspodziewanie dużą odległość, znikając z pola widzenia obserwatorów.

Konstrukcyjnie model stanowi parasol o skrzydle wolnonośnym, posiadający kadłub konstrukcji skorupowej oraz „podbrzusze" w postaci zasobnika na baterie i cewkę starannie oprofilowane a umieszczone pod kadłubem. Dzięki odpowiedniemu doborowi materiałów uzyskano konstrukcję lekką, odznaczającą się dużą statecznością i doskonałymi zaletami w locie ślizgowym.

Ponieważ na temat używania papieru jako materiału na budowę kadłuba modelu z silniczkiem spalinowym można usłyszeć dużo sprzecznych opinii przyjrzyjmy się, jak rozwiązał tę sprawę konstruktor Suchow.

Przede wszystkim przygotował on formę drewnianą do oblepiania, wytaczając długi kształt o przekroju okrągłym zwężający się nierównomiernie z obu końców. Koniec krótszy przeznaczono na przód kadłuba, a dłuższy na jego tył. Następnie wykonaną „duszę" kadłuba natarto talkiem i obłożono starannie pojedyńczą warstwą papieru gazetowego, który w dalszym ciągu posmarowano rzadkim klejem stolarskim i ponownie owinięto gazetą. Operację tę powtarzano aż do uzyskania warstwy grubości siedmiokrotnej. Tajemnicę powodzenia tego systemu stanowił sekret, że przed nałożeniem nowej warstwy, poprzedniej pozwolono wyschnąć. Powstała więc w ten sposób skorupa, którą obrobiono, starannie wygładzając papierem ściernym wszelkie chropowatości. Po zupełnym przesuszeniu kadłuba i po pokryciu skorupy cellonem, gdy cellon stwardnieje „duszę" zamocowano pomiędzy kłami tokarki i rozcięto skorupę ostrym nożem w miejscu jej największego przekroju. Teraz możemy zdjąć obie połówki z „duszy". Uczyniono to tym łatwiej, że pod pierwszą gazetą kładzioną bez kleju na formę, podsypaną sporą warstewkę talku. A oto szczegółowy opis budowy dalszych części modelu.

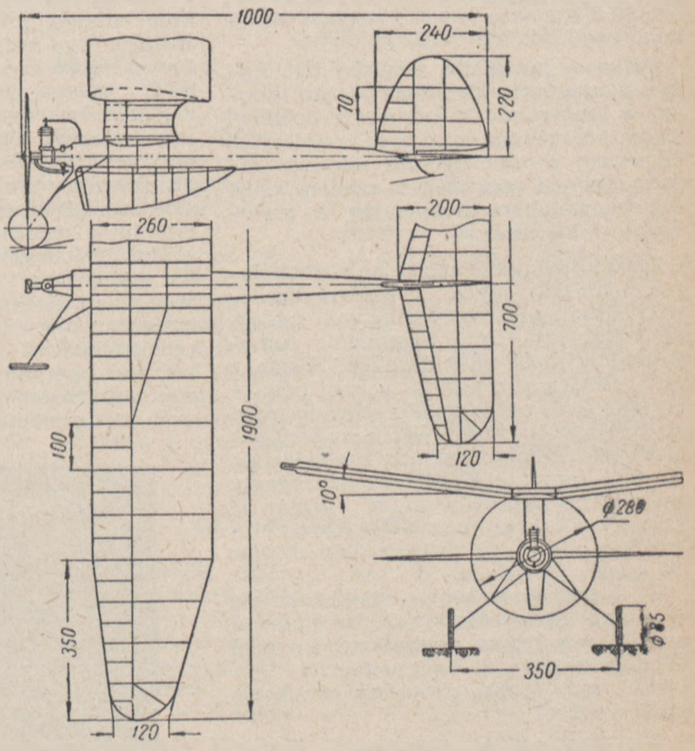
Z kolei należy przygotować dwie wręgi — przednią z 3 mm sklejki a tylną 2 mm, a także lipową beleczkę o przekroju 7×7 mm, która stanowi tylny węzeł zamocowania podwozia do kadłuba. Przednie węzły zamocowania kadłuba stanowią miedziane rurki o świetle 2,5 mm, przylutowane do łoża silnikowego, wykonanego z blachy 0,3 mm, przy pomocy którego mocujemy silnik do pierwszej wręgi. Do wręgi drugiej należy przynitować płozę ogonową, wykonaną z drutu stalowego o grubości 1 mm. Po przygotowaniu tych elementów, a także tylnych zastrzałów podwozia z drutu stalowego o grubości 1,5 mm wklejamy na swoje miejsca wręgi oraz lipową beleczkę z rurką o świetle 1,5 mm jako węzeł zamocowania zastrzałów podwozia. Po tym sklejamy ze sobą obie połówki kadłuba przy pomocy paska papieru.

Mając gotowy kadłub przystępujemy do wykonania zasobnika na instalację zapłonu. Jako materiał posłużą nam sosnowe listewki 2×2 mm i dobry klej, którym przymocujemy szkielet zasobnika do kadłuba. Nie wolno zapomnieć przy tym o konieczności wykonania oddzielnych drzwiczek przeznaczonych dla wymiany baterii. Drzwiczki te można wykonać jako zdejmowaną pokrywkę, przymocowaną przy pomocy przetyczek drucianych, gdyż nie będziemy zmuszeni zaglądać do wnętrza zasobnika zbyt często. Zasobnik oklejamy z zewnątrz papierem pakunkowym.

Ponad kadłubem wznosi się nadbudówka profilowana, do której przytwierdzony jest baldachim skrzydła. Nadbudówka — pilon jest konstrukcyjnie podobna do skrzydła. Posiada ona dźwigar utworzony z dwóch sosnowych listew o przekroju 2×3 mm, bambusową krawędź spływu o przekroju trójkątnym 9×3 mm i żeberka ze sklejki 2 mm wycinane wewnątrz dla zmniejszenia ciężaru. Profil żeberek symetryczny — o grubości 40 mm. Zamiast krawędzi natarcia wstawia się do pilonu szybkę celuloidową o grubości 0,5 mm sięgającą aż do dźwigara.

Skrzydła wykonane są jako trójdzielna konstrukcja. Środkową część skrzydła stanowi baldachim o rozpiętości 100 m zamocowany na pilonie. Skrzydła i baldachim posiadają dwa dźwigary skrzynkowe. Przedni dźwigar stanowią dwie listwy o przekroju 2×3 mm, a tylny dwie listwy 1×2 mm. Z boków nalepiamy na listwy paski twardego papieru tworząc skrzynkę. Materiał na listwy połówkowe dźwigarów stanowi lotnicza sosna. Na wzmocnienia boków używamy papieru kreślarskiego. Nadto konstrukcja posiada trójkątną w przekroju listwę krawędzi spływu 9×3 mm i żeberka ażurowane z wyjątkiem żeberek nasadowych, posiadających konstrukcję wzmocnioną. Profil żeberek — zbliżony do profilu „Eifel—385" przy zachowaniu względnej grubości 12 proc. Wzmocnienia żeberek nasadowych skrzydła i baldachimu stanowią naklejone listewki sosnowe o przekroju 2×3 mm. Zaokrąglenia skrzydeł i upierzenia wygięte z bambusowych listewek. Skrzydła mocuje się przy pomocy okuć, wykonanych z blachy duralowej 0,5 mm przynitowanych do dźwigarów baldachimu i skrzydeł. Przed przynitowaniem okuć należy starannie dopasować otwory na bolce montażowej, aby uniknąć luzów, niedopuszczalnych w wolnonośnej konstrukcji.

Opierzenie ogonowe jest zupełnie proste i posiada jedynie godną uwagi precyzyjną regulację nastawienia statecznika poziomego. Statecznik poziomy mocuje się do kadłuba przy pomocy stalowego sworznia przechodzącego przez kadłub, wykonanego z drutu stalowego 0,8 do 1 mm. Wystające końce drutu mocuje się do krawędzi natarcia statecznika poziomego, a na krawędzi spływu przytwierdza się sworzeń śrubowy, którego nakrętka tkwi umocowana obrotowo w krawędzi spływu statecznika pionowego, zespolonego z kadłubem w jedną całość. Konstrukcyjnie oba stateczniki nie różnią się między sobą: oba posiadają żeberka o profilu symetrycznym (7% względnej grubości), wycięte z 1 mm sklejki i ażurowane. Krawędzie natarcia i listewki dźwigarowe wykonane z sosny o przekroju 1×2 mm. Krawędź spływu sosnowa o trójkątnym przekroju 6×1 mm. Zaokrąglenia z bambusowych listewek. Dźwigary — podobnie jak skrzydłowe — skrzynkowe, oklejane papierem kreślarskim.



Silnik MZ—2 o mocy 0,1 KM (jaki był użyty przy modelu) mocuje się do modelu z zachowaniem nachylenia w dół o 3° i odchylenia w prawo o 2°, dla zneutralizowania wpływu zespołu śmigło-silnikowego.

Śmigło brzozowe o małym skoku, ponieważ model ma ograniczony czas pracy silnika i musi dobrze nabierać wysokości, wykonujemy z klocka 280×26×11 mm.

Przed oklejeniem model zbieramy i po zmontowaniu całości zaopatrujemy w podwozie, składające się z metalowych kółek o cienkim przekroju o średnicy 85 mm, goleni z drutu stalowego 2,5 mm i zastrzałów podwozia wykonanych z drutu stalowego 1,5 mm, pasując je na wcisk do rurek zamocowanych w kadłubie i na łożu silnika. Wreszcie ustalamy położenie środka ciężkości w punkcie, odpowiadającym 28% średniej cięciwy aerodynamicznej przez odpowiednie rozmieszczenie i zamocowanie bateryjek i cewki w zasobniku.

Teraz możemy przystąpić do oklejania całości modelu. Po umieszczeniu skrzydeł i stateczników na desce montażowej i po odpowiednio dokładnym wyprostowaniu i zamocowaniu oklejamy krawędzie natarcia aż do dźwigarów pojedyńczą warstwą bibułki papierosowej którą spryskujemy i suszymy, a po wyschnięciu cellonujemy. Następnie całość konstrukcji pokrywa się bibułką papierosową, spryskuje, suszy i cellonuje, bacząc, aby warstewka cellonu była bardzo cienko i równomiernie rozłożona. Wreszcie powleka się całość jak najcieńszą warstewką bezbarwnego lakieru i po wyschnięciu przeprowadza się regulację według danych regulacyjnych podanych poniżej:

Kąty nastawienia: — skrzydła + 3°; Wznios 10°.
— statecznika poziomego + 1°.
— statecznika pionowego 0°.
— silnika MZ-2 w dół 3°.
w prawo 2°.

Wymiary modelu:

Rozpiętość — 1900 mm
Długość — 1000 mm
Powierzchnie:
Czołowa kadłuba — 1,02 dm2
skrzydła — 43.00 dm2

Ciężar całkowity: 750 gramów
Obciążenie jednostkowe powierzchni skrzydła: 17,5 g/dm 2
Obciążenie mocy: 7,5 kg/1 KM.

Z. K.

POCZYTAJMY

Co by tu jeszcze ulokować? — Siedziałem właśnie przed własnej roboty półką na książki, którą z zajadłym uporem tyleż namiętnego czytelnika ile niewprawnego stolarza „wyprodukowałem" po dwóch tygodniach zaciętej walki z tępą piłką i krzywymi gwoździami i wreszcie wczoraj zawiesiłem na honorowej ścianie mego pokoiku.

Półka — jak półka, mogłaby być lepsza, ale książki... O, z tych jestem dumny, a szczególnie z jednego z działów, który ochrzciłem lotniczym, naklejając karteczkę z odpowiednim napisem informacyjnym pod sporym rzędem książek (porządek musi być, jak w prawdziwej bibliotece).

Zapadał zmrok. Patrząc na różnokolorowe grzbiety mych z trudem kupionych albo zgoła wycyganionych „pozycji bibliotecznych", bezwiednie sumowałem w myśli mój dorobek. Każda z tych książek pozostawiła w mej pamięci jakiś ślad, każda zainteresowała mnie w inny sposób. Mimo woli zacząłem patrzeć na nie innym okiem. Przewidziało mi się, że moje książeczki zapragnęły mówić, że poprosiły mnie, abym je przedstawił i zaprezentował tym, którzy ich jeszcze nie poznali. Tak chociaż w myśli.

— Z przyjemnością! — zgodziłem się w duchu. Nawigator Katia przesłała mi z półki w podzięce przepiękny uśmiech. Wydało mi się, że w uśmiechu tym ukryte było pytanie: — Czy pamiętasz mnie jeszcze?

Jakżebym mógł zapomnieć, Katiu. Przecież tyle razy uważnie przypatrywałem się twej postaci, wyrysowanej na okładce i pytałem sam siebie: czy to możliwe, żebyś ty — młodziutka studentka radzieckiego uniwersytetu, ukochana jedynaczka i oczko w głowie rodziny Rumiancewych dokonała tylu bohaterskich czynów?

Tak, wiem czym się kierowałaś. walcząc na powietrznych szlakach Wielkiej Wojny Narodowej z hitlerowskim najeźdźcą.

Pamiętam, z jakim wzruszeniem czytałem o twych pierwszych krokach lotniczki-nawigatora, o pierwszych lotach ćwiczebnych, a potem bojowych, o zadaniach, które z pogardą śmierci i świadomością pewnego zwycięstwa lotnika — radzieckiego patrioty wykonywałaś nad Kubaniem, Ukrainą, czy Kaukazem.

Historię twojej bojowej działalności. zawarte w niej bohaterstwo i miłość radzieckiej ojczyzny — długo zachowam w pamięci.

Opowiem o tobie wszystkim, którzy jeszcze nie wiedzą na ile heroizmu zdobyły się w wojnie z hitleryzmem radzieckie dziewczęta w lotniczych kombinezonach pilotów, nawigatorów i mechaników.

Nie do wiary — „**NAWIGATOR KATIA RUMIANCEWA**" znów się przyjaźnie uśmiechnęła.

Z rozłożonych stronic leżącej z boku innej książki (o. „podkręce" jutro brata za nieporządek) spojrzała na mnie twarz młodego człowieka o rysach wyrażających energię i uważnych, badawczych oczach. Z boku fotografii — rysunek schematyczny wyobrażający pętlę w pionowej płaszczyźnie. Podpisu nie mogłem już odczytać, było coraz mroczniej.

Nie było to zresztą konieczne. Zbyt dobrze znałem już Piotra Niestierowa i historię jego życia, aby od razu zorientować się, że to właśnie on, „**ON PIERWSZY**", twórca wyższego pilotażu, jeden z pionierów rosyjskiej myśli naukowej i technicznej, ten który dał podstawy pod prowadzenie walki powietrznej i gruntownie opracował zagadnienie teorii oraz praktycznego zastosowania samolotu w boju.

Myślami sięgnąłem wstecz. Rok 1948. Z duszą na ramieniu wykonywałem wówczas któregoś dnia na szkolnym szybowcu pierwszą w mym życiu „figurę akrobacji" — głęboki skręt. Pamiętam, jak opętańczo tłukły mi się po głowie teoretyczne prawidła tego dziecinnego dzisiaj manewru.



Jakoś poszło mi wtedy... dzięki tobie, mistrzu, który prawie 40 lat temu na lotnisku pod wsią Światoszyno praktycznie rozwiązałeś niezrozumiałe wówczas zagadnienie sterowania samolotem w głębokim skręcie.

Byłeś pierwszym wśród lotników za życia, byłeś także pierwszym w chwili śmierci, kiedy strąciłeś wrogą maszynę uderzeniem swego samolotu stosując broń bohaterów — taran powietrzny.

Z troskliwością złożyłem książkę i umieściłem na półce, obok „**MŁODYCH ASÓW**".

Lubię czytać Meissnera. Lubię lekkość jego stylu i prawdziwie lotnicze, młodzieńcze sylwetki bohaterów jego opowiadań i powieści. Zawarte w „Młodych asach" cztery lotnicze opowiadania dostarczyły mnie i moim kolegom wielu wzruszeń. Wszystkie są piękne i prawdziwie interesujące. Ludzie w jego książkach — to ludzie prawdziwi, z krwi i kości, tacy, jakimi są w rzeczywistości.

Autor „Młodych asów" pisze o pilotach wojskowych, o pilotach sportowych, szybownikach i mechanikach lotniczych.

Ludzie ci potrafią wzruszyć czytelnika, tak jak młodziutki mechanik z II rozdziału, który odbywał pierwszy, wymarzony lot samolotem.

Wodząc ręką po okładce książki, przypomniałem sobie raptem fragment napoły już zapomnianego wierszyka o mechaniku:

...znow kręci śmigło,
a pot mu razem ze smarem cieknie
z twarzy kroplami czarnymi.
Patrzy na swój strój niebieski, poplamiony, połatany, roboczy...
Mały gaz... na kontakt... raz dwa trzy.
Nie zaskoczy?
Zaskoczył...

Ty również, mechaniku o spracowanych dłoniach, długo pozostaniesz w mym sercu.

Wciąż nowe i nowe napływały wspomnienia, gdy dotykałem mych książek na sosnowej, pachnącej pokostem półce. Oto — poznaję w gęstniejącym mroku— — „**NA ZWYCIĘSKIM SZLAKU**". Potężne łopaty śmigła nad głowami pilotów w skórzanych haubach. Jakże znajoma okładka, jak bliska sercu treść: dzieje walk pułku lotniczego „Warszawa". Oto sylwetka szybowca zawieszonego u podstawy cumulusa — to „**SZYBOWNICTWO**", a tuż obok jeszcze smugi reflektorów obejmujące jak kleszczami spadający samolot — drugie wydanie „**SAMOLOTÓW w WALCE**".

Książki same jakby prezentowały swe tytuły, ustawiając się kolejno: „**CHCEMY LATAĆ**", „**W SŁUŻBIE OJCZYZNY**", „**MYŚLIWIEC**", „**MODELE LATAJĄCE**"... Tyle już ich mam. Jak dwie siostry, podobne okładkami, uśmiechnęły się do mnie „**MODELE SZYBKOŚCIOWE**" i „**OBLATYWANIE MODELI LATAJĄCYCH**"...

W nowym 1952 roku, ujrzą Twe oczy Czytelniku — nowe lotnicze wydawnictwa książkowe. Będą to między innymi: 200-stronicowy **KALENDARZ LOTNICZY**, bogato ilustrowany 42-ma fotografiami i rysunkami, zawierający pięć rozdziałów (oprócz kalendarza). W poszczególnych rozdziałach znajdzie będzie można szczegółowe wiadomości z historii i obecnego życia lotnictwa polskiego, lotnictwa naszych przyjaciół, podstawowe wiadomości o lataniu, kierunkach rozwoju lotnictwa, dużo. dużo danych z wielu dziedzin lotniczego życia.

Dalej: **INFORMATOR LOTNICZY**— poradnik techniczny dla cywilnych pilotów sportowych. Oto tytuły niektórych jego działów: Lotnictwo polskie, Lotnictwo radzieckie, Higiena lotnicza, Płatowce, Technika pilotażu, Spadochrony, Nawigacja. „**NOTATKI SPADOCHRONIARZA**" — przełożona na język polski książka słynnego radzieckiego skoczka spadochronowego — Romaniuka. „**ŚMIGŁOWIEC**" — Jerzego Koniecznego. Jest to 64-stronicowa praca, traktująca o rozwoju śmigłowca, jego zastosowaniu, konstrukcji i lataniu na nim.

Następnie: „**PROJEKTOWANIE MODELI LATAJĄCYCH**", „**LOTNICZE MATERIAŁY ŚWIETLICOWE**" i szereg innych jeszcze pozycji.

Doprawdy, warto założyć bibilioteczkę lotniczą. Dajcie się namówić Koledzy, a jestem przekonany, że również i na Was przyjdzie taka chwila, kiedy siądziecie przed piękną szafką biblioteczną i tak jak ja — z dumą i czułością przypatrywać się będziecie swym książkom o lotnictwie. I tym które już przeczytaliście, i tym które kupiliście — żeby je przeczytać. **J. Z.**

PRZEZ LOTNICZE OKULARY

ZE ŚWIATA

W listopadowym numerze amerykańskiego czasopisma lotniczego „Air Force" ukazał się artykuł niejakiego Davida Shawe pod tytułem: „Dzięki czemu nasi piloci latają lepiej niż czerwoni". Chodzi o działania lotnictwa w Korei. Artykuł, najeżony astronomicznymi cyframi rzekomo zestrzelonych samolotów ludowego lotnictwa koreańskiego (oczywiście przy mikroskopijnych stratach własnych, jakże inaczej) zaczyna się od następującego stwierdzenia: „Nie ma wątpliwości i **prawdopodobnie** nigdy nie było, że nasi piloci w Korei są lepszymi lotnikami niż ich przeciwnicy".

A my sądzimy, że oficer sztabu lotnictwa amerykańskiego David Shawe, gruntownie się myli. Wątpliwości takie (i to na serio poważne) mamy nie tylko my, lecz miliony trzeźwo patrzących na awanturę w Korei rodaków pana Shawe, a nawet... on sam. Dał on temu zresztą nieopatrznie wyraz właśnie już w pierwszym zdaniu, owym „prawdopodobnie".

Nic nie pomogą kłamliwe artykuły, trąbiące o „wyższości" amerykańskiego lotnictwa, pisane dla uspokojenia amerykańskiej opinii publicznej. Fakty mówią co innego. Nawet amerykańskie pismo „News Week" podaje, **że w czasie jednej tylko bitwy powietrznej stoczonej 23 października br. nad Koreą, Amerykanie stracili kilkanaście ciężkich bombowców „B-29" oraz ponad 20 myśliwców odrzutowych „Shooting Star".**

Nie ma żadnej wątpliwości, że amerykańscy piraci powietrzni dostają w Korei tęgie lanie.

NIEUDANY PRZELOT AMERYKANÓW NAD WĘGRAMI

Nie poszczęściło się również Amerykanom — na Węgrzech. W dniu 19 listopada br. zmuszony został do lądowania na terytorium Węgier amerykański wojskowy samolot transportowy, który po pogwałceniu granicy — latał nad Węgrami przez godzinę i 41 minut.

Dłużej nie zdołał. Zetknąwszy się z radzieckimi myśliwcami stacjonującymi w rejonie miasta Papa, na mocy postanowień traktatu pokojowego z Węgrami, zrezygnował z dalszego lotu i wolał wylądować.

Jak wynikało z oświadczenia załogi, samolot miał również odwiedzić Jugosławię. Fakt ten oraz znalezienie w samolocie przenośnej radiostacji, wojskowych map terytoriów ZSRR, Rumunii, Węgier i Czechosłowacji, spadochronów i innych specjalnie dobranych przedmiotów świadczy o tym, że samolot przeznaczony był dla zrzucenia na terytorium Węgier jugosłowiańskich dywersantów, tak jak to zdarzało się już dawniej.

Nowa amerykańska prowokacja — to jeszcze jeden dowód haniebnych metod imperialistycznych podżegaczy wojennych.

J. Z.

DLACZEGO...?

...Koło Ligi Lotniczej przy Kujawskich Fabrykach Manometrów i Termometrów we Włocławku nie przejawia żadnej działalności?

Koło LL istnieje nie tylko po to, aby członkowie opowiadali, że należą do LL i mają zamiar się szkolić, co kończy się tylko na zamiarach, ale po to, aby naprawdę pracowało, systematycznie przeprowadzało szkolenie i było naprawdę Kołem Ligi Lotniczej, a nie kółeczkiem dobranych bumelantów. (a)

×

...dotychczas nie zorganizowano modelarni lotniczej w Zabrzu?

Lokal na modelarnię jest przy ul. Wolności 307, lecz nikt jakoś nie pomyślał o tym, żeby założyć modelarnię. Chętnym do modelarstwa chłopcom obiecuje się od trzech miesięcy założenie modelarni, ale na razie kończy się tylko na obiecywaniu. (a)

CZY WIECIE, ŻE...

...Zarząd Okręgu Ligi Lotniczej w Krakowie zorganizował w okresie jesiennym 20 kursów szkolenia ogólno-lotniczego dla młodzieży? Kursy były przeprowadzane w Krakowie i mniejszych miastach województwa.

Po zakończeniu kursów większość słuchaczy zapisała się na szkolenie szybowcowe. (a)

ROZWIĄZANIE KONIKÓWKI LOTNICZEJ

Prawidłowe rozwiązanie lotniczej **konikówki** zamieszczonej w 46 numerze SiM-u winno brzmieć:

LOTNICTWO POLSKI LUDOWEJ SŁUŻY SPRAWIE POKOJU I INTERESOM LUDZI PRACY MIAST I WSI.

Wśród czytelników, którzy nadesłali rozwiązania rozlosowano pięć nagród książkowych, które otrzymają:

1. **Eleonora Dudzicówna** II Żeńska Szkoła Ogólnokształcąca w Kielcach, ul. Śniadeckich 9.
2. **Jeremi Malicki** — Wrocław, ul. Szczęśliwa 224 m. 5.
3. **Jan Witkowski** — Zgierz, ul. Lipowa 11.
4. **Mieczysław Muszka** — Gdańsk - Oliwa, ul. Czerwonego Sztandaru 104 m. 1.
5. **Florian Kasprzak** z Wrocławia.

Nagrody zostaną przesłane pocztą.

DWA REBUSY

Dla amatorów zagadek lotniczych podajemy dwa rebusy opracowane przez kolegę M. K. z Warszawy. Za trafne rozwiązanie obu rebusów redakcja przeznacza cenne nagrody książkowe.

Termin nadsyłania rozwiązań upływa z dniem 15 stycznia 1952 roku.





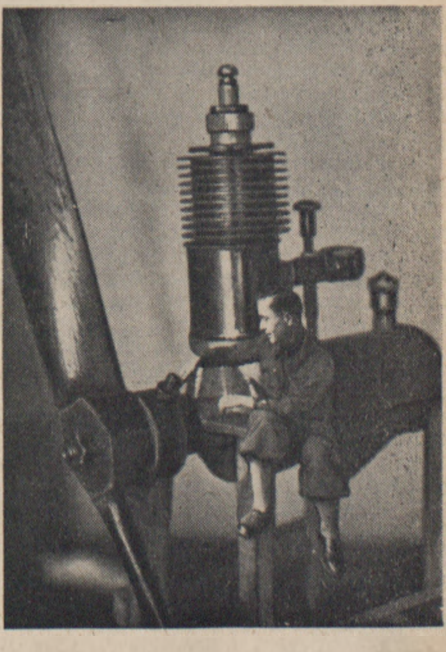
WYJAŚNIENIE

W numerze 46 SiM-u na stronie 760 zamieszczono mylnie podpisy wykonawców modeli. Model „Gem-3" wykonał Edward Goj (a nie Gos). Model szybowca natomiast wykonał Józef Skupin.

Obu konstruktorów małego lotnictwa przepraszamy za omyłkę.

REGULACJA SILNICZKA

Celem zapewnienia dobrej pracy silniczka do modeli latających ważnym jest prawidłowy sposób regulacji. Zdjęcie, które reprodukujemy obok przedstawia modelarza Tadeusza Przybyłkę, który zgodnie z wszelkimi przepisami ustala zapłon swojego silniczka iskrowego. Aby jednak nabrać dostatecznej wprawy Tadzio wykonał silnik w skali 25:1. Kto nie wierzy, niech dobrze spojrzy na fotografię.



ZMIENIĆ REGULAMIN ZAWODÓW

Na łamach „SiM-u" zamieszczony został swego czasu artykuł dyskusyjny ob. Pawłowicza na temat XVI ogólnokrajowych. Zupełnie słuszny wydaje mi się stosunek Redakcji w podawaniu tego rodzaju artykułów, ale niemniej dziwi mnie i równocześnie martwi, że dotychczas, nie znalazł się nikt spośród wielotysięcznych rzesz czytelników prasy lotniczej, kto by podjął tę dyskusję.

Zabierając głos w podjętej dyskusji, w niniejszym artykule pragnę rozszerzyć wachlarz zagadnień, podejmując dalsze, niemniej ważne od innych.

Kierując wyszkoleniem modelarskim nie tylko w „swojej" modelarni, ale również na terenie naszego województwa, napotykamy na przeszkodę nie do przebycia. Przeszkodę zamkniętą w formule nie zawsze życiowych zarządzeń i regulaminów modelarskich.

Proszę sobie wyobrazić, że do modelarni wstępuje młodzież już w wieku lat 13. Modelarze ci, poprzez cały „okrągły" rok i dalsze 3 lata budują szkolne modele szybowca „Żak". Na oficjalnych imprezach, jakimi są wszelkiego rodzaju zawody, występują ze szkolnym modelem szybowca „Żak". Wyniki osiągają szkolnym modelem szybowca „Żak". I tak w „kółko"... Żak. Żak, i jeszcze raz „Żak". A już prawdziwe nieszczęście, gdy znajdzie się jednostka wybitnie zdolna...

Opierając się na faktach istniejących w naszych modelarniach można stwierdzić, że są modelarze, którzy pomimo 14 lat budują modele o napędzie silnikowym i osiągają ładne wyniki. Ale cóż kiedy w momencie jakichkolwiek zawodów utrąca się im skrzydła rygorem regulaminów. „Jesteś bracie za głupi, bo jeszcze nie masz 16 lat i nie możesz startować w grupie innej niż I-szej z modelami kateg. „A" i „B". Dlatego też nic dziwnego, że w wielu przypadkach Liga Lotnicza traci bezpowrotnie wysoce wartościowy element — lotnicze kadry.

Jak wynika z powyższego, konieczne jest, aby jak najszybciej Wydział Modelarski ZGLL zrewidował regulamin zawodów i zmienił dolną granicę wieku amatorów, lub go nie ograniczał rozwiązując tym samym skrępowane dotychczas skrzydła modelarzom.

Stawiając ten wniosek, mam oczywiście na myśli jednak zachowanie porządku chronologicznego szkolenia.

WŁADYSŁAW CICHY

CO KAZIO WIDZIAŁ NA WYSTAWIE MODELARSKIEJ

Czy znacie, Drodzy Czytelnicy, Kazia Śmigiełkę?

Zapewne jeszcze nie, ale posłuchajcie, co nam Kazio opowiedział o przygodzie, jaka go spotkała na pewnej wystawie modelarskiej, zorganizowanej przez pewien Okręg Ligi Lotniczej. Adresu tego Okręgu nam nie zdradził, mówiąc, że i tak wszyscy go odgadną.

Otóż w pewnym mieście wojewódzkim — rozpoczął Kazio swoją opowieść — słynnym z historycznego, potężnego zamku krzyżackiego, w pobliżu którego szumią srebrzyste fale jezior pełnych ryb, mieście, które cieszy się opinią pięknych zieleńców i czystych ulic, miejscowi działacze z Ligi Lotniczej postanowili zorganizować wystawę modelarską, której celem miało być pokazanie dotychczasowego dorobku modelarskiego Okręgu oraz propagowanie małego lotnictwa wśród najszerszych mas.

W zbędne rozmowy nie bawiono się długo, lecz z miejsca przystąpiono do czynów i w niedługim czasie wystawa zorganizowana w miejscowym Domu Kultury otwarła swe podwoje dla publiczności.

Publiczności na wystawę przybyło bardzo dużo. Przeważnie była to miejscowa młodzież, a także nie brakło mieszkańców pobliskich wiosek i miasteczek.

Jak wyglądała sama wystawa? — zapytacie. Odpowiem krótko:

— Widok, jaki zobaczyłem po wejściu na salę gdzie mieściła się wystawa, zaskoczył mnie. Dwa razy przecierałem ręką oczy, aby odpędzić zły sen, ale niestety, to co zobaczyłem było prawdziwe.

Na stołach, niedbale opiętych czerwoną bibułką, stały modele. Ich stan był godny politowania.

Niewykończone, niestarannie pomalowane, nie zawsze przypominały modele latające. Na podłodze pokrytej grubą warstwą brudu poniewierały się karteczki z nazwami poszczególnych eksponatów i nazwiskami ich wykonawców, mimo że modele nie stały na podłodze lecz na stołach. Na nich zaś karteczek nie widziałem.

Pod jednym ze stołów leżał „dyskretnie ukryty", połamany model z postrzępionymi płatami, który jak to się mówi — uległ kasacji.

Na opisany przeze mnie obraz wystawy patrzyłem ja, patrzyli inni, którzy przyszli tu z pragnieniem dowiedzenia się czegoś o modelarstwie i bliższego z nim zapoznania.

Jakie były ich sądy o modelarstwie i oglądanej wystawie, która miała pokazać dotychczasowe osiągnięcia małego lotnictwa na terenie Okręgu, nie wiem, ale jestem pewien, że wystawa nie spełniła swojego zadania.

Uważam, że to już nie tylko antypropaganda modelarstwa, ale niedbalstwo i marnotrawstwo cennego materiału i pracy wykonawców modeli. To jest karygodne — Zakończył swoją smutną opowieść Kazio Śmigiełko.

Czy wiecie już, Drodzy Czytelnicy, gdzie miała miejsce opowiedziana przez Kazia przygoda?

... — w Olsztynie, a organizatorem tej wspaniałej wystawy był ku wielkiemu wstydowi Zarząd Okręgu Olsztyńskiego.

Nimbus

Konkurs

Kończymy drugi rok lotniczej sześciolatki. Przez ubiegłe dwanaście miesięcy my, to znaczy modelarze, szybownicy, piloci silnikowi, spadochroniarze, członkowie Kół Ligi Lotniczej i aktywiści czyniliśmy wszystko, aby wykonać nasze lotnicze zadania, aby wykonać plan. Wykonaliśmy go na ziemi; w powietrzu, w najróżniejszych pozycjach: siedzącej, stojącej, wiszącej, leżącej, głową do góry i głową na dół, ale zawsze z myślą, aby jak najlepiej i najdokładniej.

Praca całej naszej lotniczej gromady przybrała charakter wielkiego konkursu. Byliśmy jego uczestnikami. Nie zawsze udawało się wszystkim dotrzymać tempa kroku, były sygnały o mniejszych lub większych niedociągnięciach w lotniczej pracy. Były to jednak na ogół tylko nieliczne wyjątki, bo całość — to znaczy ogół członków Ligi Lotniczej, ogromne masy entuzjastów i przyjaciół lotnictwa — pracowała dla lotnictwa z sercem i wielkim zacięciem.

Przedstawiamy Wam, Koledzy, nowy konkurs SiM-u. Jego założeń, powiedzielibyśmy — myśli przewodniej, nie zdradzimy, bo właściwe... już to uczyniliśmy nieopatrznie w niniejszym felietoniku. Spróbujcie go prawidłowo rozwiązać. Nie zrażajcie się chaosem zamieszczonych obok rysunków, które na pozór można by określić jako „nie z tej ziemi". Właśnie o to chodzi, abyście chaos ten zlikwidowali i ułożyli z kwadracików jedną, porządnie wyglądającą całość.

Do roboty więc, Koledzy. Życzymy Wam, abyście konkurs rozwiązali szybko i bezbłędnie, tak, jak wykonaliście wiele zadań w Waszej dotychczasowej pracy lotniczej. Sami wiecie, że... dla chcącego nie ma nic trudnego.

Do nożyczek. Klej w pogotowiu.

WARUNKI KONKURSU

Rysunek podany na sąsiedniej stronicy składa się z dwudziestu kwadratów. Kwadraty te należy ułożyć w ten sposób, aby po złożeniu otrzymać jeden rysunek całostronicowy.

Celem utrudnienia pracy Czytelnikom kwadraty zostały celowo poprzestawiane.

Czytelnicy, którzy w nieprzekraczalnym terminie DO DNIA 15 STYCZNIA 1952 ROKU nadeślą prawidłowo ułożone i naklejone do Redakcji SiM-u, mają możność zdobycia niżej wymienionych nagród:

I Nagroda — komplet cyrkli i 3 książki
II „ — komplet cyrkli.
III „ — 6 książek lotniczych (nowości).
IV „ — 4 książki lotnicze.
V „ — 2 książki lotnicze.
VI „ — prenumerata SiM-u. (półroczna)
VII „ — 1 książka lotnicza.
VIII „ — Kalendarz lotniczy na rok 1952.
IX „ — Kalendarz lotniczy na rok 1952.
X—XV — Kalendarz lotniczy na rok 1952.


PLAN
PLAN WYKONANY
WYKONANY
PLAN WYKONANY
WYKONANY
PLAN
PLAN WYKONANY



Od dłuższego czasu do redakcji SiM-u napływają duże ilości listów od naszych Czytelników, pragnących zapoznać się dokładnie z warunkami przyjęć na szkolenie lotnicze. Ostatnia „Poczta" poświęcona była również temu zagadnieniu. Jednakże ze względu na wagę zagadnienia oraz sporą ilość niejasności z nim związanych, również i dzisiejsza poczta porusza ten temat.

Listy naszych Czytelników dowodzą, że wielu z nich nie orientuje się, jakie możliwości stoją przed pilotami wyszkolonymi w Lidze Lotniczej oraz jaki jest jego przebieg. Ci z Was, którzy są już członkami Ligi Lotniczej — wiedzą, że **szkolenie lotnicze rozpoczyna się już w Kole LL. Na kursach Wstępnych Wiadomości Lotniczych członkowie Kół zapoznają się z podstawowymi wiadomościami z dziedziny lotnictwa.** Program kursów obejmuje takie tematy, jak: zadania i cele Ligi Lotniczej, historia lotnictwa, historia Odrodzonego Lotnictwa Polskiego, Lotnictwo ZSRR, lotnictwo w krajach imperialistycznych, budowa samolotu, aerodynamika lotnicza i wiele innych. Wiadomości te dają uczestnikom kursów ogólny pogląd na zagadnienia lotnicze i są podstawą dalszego szkolenia.

Coraz szersza rzesza młodzieży zorganizowanej w Lidze Lotniczej korzysta z modelarni gdzie jeszcze bardziej rozszerza zakres swych lotniczych wiadomości. Budowa modeli latających to nie tylko nauka i interesująca rozrywka, to także porywający sport. Masowy udział modelarzy w tegorocznych Wojewódzkich i Ogólnopolskich Zawodach Modelarskich jest dowodem wielkiej popularności modelarstwa wśród młodzieży. Wszyscy modelarze pamiętają niedawne Międzynarodowe Zawody Modeli Latających w Poznaniu, gdy z niecierpliwością oczekiwali wiadomości o wyczynach osiąganych w czasie szlachetnej rywalizacji sportowej przez modelarzy ZSRR, Węgier, Rumunii, Bułgarii i Polski.

Wyszkoleni w modelarniach na kursach I i II stopnia i na KWWL-ach członkowie Ligi Lotniczej mają możność dalszego szkolenia — szkolenia w pilotażu szybowcowym.

Szkolenie to odbywa się w Szkołach Ligi Lotniczej i trwa 6 tygodni. Ukończenie kursu daje uprawnienie pilota szybowcowego drugiego stopnia. Aby być zakwalifikowanym na kurs szybowcowy należy złożyć w Wojewódzkim Zarządzie Okręgu LL podanie zaopatrzone w następujące dokumenty: własnoręcznie napisany życiorys, świadectwo moralności lub opinię Partii, ZMP, ZHP, Związku Zawodowego lub innej organizacji (w zalakowanej kopercie). Opinia nie może być starsza niż jeden miesiąc, metrykę urodzenia i świadectwo szkolne, lub ich uwierzytelniony odpis oraz zaświadczenie lekarskie o stanie zdrowia. Starający się o przyjęcie na szkolenie szybowcowe muszą mieć ukończone lat 16 (jednak nie więcej niż lat 21), oraz wykształcenie minimum w zakresie 7 klas szkoły podstawowej. Jeśli kandydat liczy mniej niż lat 18— winien dołączyć do podania zezwolenie rodziców, poświadczone przez organa administracji państwowej (MO, Gm. R. N., DRN itp.).

Kandydaci na szkolenie zostaną powołani do stawienia się przed komisją kwalifikacyjną, przed którą złożą egzamin z Wiadomości o Świecie i Polsce Współczesnej oraz z wiadomości ogólnych po czym zostaną skierowani do Centralnego Instytutu Badań Lotniczo - Lekarskich, celem stwierdzenia stanu zdrowia. Wobec szczególnych wymagań zdrowotnych, stawianym kandydatom do lotnictwa, należy pamiętać o utrzymaniu odpowiedniej kondycji fizycznej drogą uprawiania różnych gałęzi sportu, jak: gimnastyka, pływanie, biegi, boks itp.

Po przebyciu badań kandydaci otrzymują zawiadomienie, kiedy i gdzie mają się stawić, celem odbycia szkolenia. **Po odbyciu szkolenia szybowcowego piloci II stopnia mają możność dalszego szkolenia się na kursach pilotażu silnikowego.** Wyjątkowo w tym roku o przyjęcie na szkolenie silnikowe mają prawo ubiegać się również kandydaci nie posiadający przeszkolenia szybowcowego. Warunkiem przyjęcia na szkolenie jest posiadanie wykształcenia 7 klas szkoły podstawowej oraz wieku 18—22 lat. Kandydaci winni składać podania do Zarządów Wojewódzkich Okręgów Ligi Lotniczej, zaopatrzone w dokumenty wymienione przy warunkach przyjęć na szkolenie szybowcowe.

Oprócz kursów szybowcowych i silnikowych **Liga Lotnicza organizuje kursy skoczków spadochronowych II stopnia.** Warunkiem przyjęcia jest posiadanie świadectwa ukończenia kursu spadochronowego I stopnia (kursy takie organizują Zarządy Okręgów Ligi Lotniczej oraz niektóre Zarządy Powiatowe Ligi Lotniczej), wieku 17 — 26 lat i wykształcenie 7 klas szkoły podstawowej. Podania muszą być zaopatrzone w załączniki wymienione powyżej.

Pragnący pracować zawodowo w lotnictwie sportowym mają możność ukończenia kursów instruktorów pilotażu szybowcowego lub silnikowego, kursów instruktorów spadochronowych, mechaników lotniczych lub mechaników wyciągarkowych. Absolwenci tych kursów mają zapewnioną pracę w szkołach, aeroklubach względnie warsztatach Ligi Lotniczej.

Całość wyszkolenia lotniczego jest bezpłatna. Wszelkie koszty związane z przejazdami, wyżywieniem, umundurowaniem oraz zakwaterowaniem kandydatów pokrywa Liga Lotnicza. Przy okazji **wyjaśniamy naszym Czytelnikom, że wszystkie gałęzie sportu lotniczego są dostępne również i dla dziewcząt.** Apelujemy także do tych Czytelników, którzy nadsyłają do naszej redakcji podania z prośbami i przyjęcie na szkolenie, żeby kierowali je we właściwe miejsce, to jest do Zarządów Okręgów Wojewódzkich Ligi Lotniczej.

Z uwagi na liczne zapytania naszych Czytelników, podajemy adresy naszych placówek przyjmujących podania oraz udzielających informacji o szkoleniu lotniczym:

Zarząd Główny LL — Warszawa, ul. Ogrodowa 65.

Zarząd Białostockiego Okręgu LL — Białystok, ul. Krakowska 1.

Zarząd Bydgoskiego Okręgu LL — Bydgoszcz, ul. 1 Maja 62.

Zarząd Gdańskiego Okręgu LL — Sopot, ul. Świerczewskiego 5.

Zarząd Katowickiego Okręgu LL — Katowice, ul. Młyńska 22.

Zarząd Kieleckiego Okręgu L. L. — Kielce, ul. Staszica 10.

Zarząd Koszalińskiego Okręgu L. L. — Koszalin, ul. Zwycięstwa 133.

Zarząd Krakowskiego Okręgu — Kraków, ul. 1 Maja 6.

Zarząd Lubelskiego Okręgu L. L. — Lublin, ul. 1 Maja 36.

Zarząd Łódzkiego Okręgu L. L. Łódź, ul. 22 Lipca 1-3.

Zarząd Olsztyńskiego Okręgu L. L. — Olsztyn, ul. Pieniężnego 17.

Zarząd Opolskiego Okręgu L. L. — Opole, ul. Ozimska 30.

Zarząd Poznańskiego Okręgu L. L. — Poznań, Kościuszki 80.

Zarząd Rzeszowskiego Okręgu L. L. Rzeszów, ul. Jagiellońska 1.

Zarząd Szczecińskiego Okręgu L. L. — Szczecin, ul. Wojska Polskiego 60.

Zarząd Warszawskiego Okręgu L. L. — Warszawa, ul. Nowogrodzka 49.

Zarząd Wrocławskiego Okręgu L. L. — Wrocław, ul. Gen. Świerczewskiego 39.

Zarząd Zielonogórskiego Okręgu L. L. — Zielona Góra, ul. Jedności Robotniczej 29.

Wyjaśniamy również, że **jedyną w Polsce organizacją obejmującą całość szkolenia lotniczego, jest Liga Lotnicza.** Kierowanie podań kandydatów do PO „S. P." jest całkowicie bezcelowe. W związku z pytaniami Czytelników odnośnie warunków przyjęć do O. S. L. i T. S. L. wyjaśniamy, że informacji w tej sprawie udzielają Wojskowe Komendy Rejonowe. Przy okazji nadmieniamy, że piloci wyszkoleni w Lidze Lotniczej korzystają przy przyjęciach do tych szkół ze specjalnych przywilejów. **Najprostsza i najkrótsza droga do lotnictwa wojskowego prowadzi przez Ligę Lotniczą.**

Mamy nadzieję, że powyższe informacje stanowią dość wyczerpującą odpowiedź na listy naszych Czytelników. Kwitujemy niniejszym ich odbiór od następujących Kol. Kol.: **Ireny Heller** z Warszawy, **Antoniego Białobrzyckiego** z Torzymia, **Stanisława Skrzeczkowskiego** z Białki, **Jana Sajkowskiego** z Warszawy, **Mariana Jakubowskiego** z Koszalina, **Zbigniewa Kolasy, Lucjana Barana i Lecha Kaca** z Ćmielowa, **Teresy Błaszkowskiej** ze Słupska, **Haliny Zbyszewskiej** z Warszawy, **Józefa Fetlaka** z Bielska-Białej, **Tadeusza Słatkowskiego** z Warszawy, **Franciszka Cimoszko** z Płotów, **Ewy Srechlińskiej** z Warszawy, **Stanisława Bleńko** z Warszawy, **Kazimierza Wachta** z Kolbuszowej, **Teresy Malich** z Bydgoszczy, **Adama Basaka** z Tych Śląskich, **Wandy Mirowskiej** z Warszawy, **Mirosława Ostrowskiego** z Wrocławka, **Haliny Matuszczak** z Zamościa, **Dionizego Chojnackiego** z Nowej Rudy, **Teresy Płóciennik i Stefanii Sznajer** z Chorzowa, **Stanisława Kościelskiego** z Niegosławic, **Romana Gnypa** ze Środy Wlkp., **Edwina Węgrzyna** z Dobieszowa, **Stanisława Kasperskiego** z Kluczborka, **Ryszarda Rećko** z Kętrzyna, **Jana Brandta** z Grudziądza, **Michaliny Kopeć** z Karolewa, **Andrzeja Kamińskiego** z Gliwic, **Zenona Kroplewskiego** z Wyszkowa, **Stanisława Weyde** z Wrocławia, **Jana Króla** z Anina, **Jerzego Boguszewskiego** z Izdebna, **Władysława Bukowskiego** z Boguszewa, **Bogumiły Czerskiej** z Sobieszyna oraz **Józefa Cabana** z Grójca.

Wszystkim wyżej wymienionym Czytelnikom dziękujemy za miłe listy. W razie zaistnienia jakichkolwiek trudności i niejasności, prosimy ich o listowne zwracanie się do redakcji SiM-u z podaniem imienia i nazwiska, dokładnego adresu, wieku zawodu oraz wykształcenia. Wszelkie wątpliwości postaramy się szybko wyjaśnić na łamach naszej „Poczty".

R.

UWAGA PRENUMERATORZY SiM-u i „SKRZYDLATEJ POLSKI"

Podajemy warunki prenumeraty pocztowej, które obowiązywać będą w nowym 1952 roku.

Tygodnik „SKRZYDŁA i MOTOR"

miesięcznie	2,40 zł
kwartalnie	7,20 zł
półrocznie	14,40 zł
rocznie	28,80 zł

Miesięcznik „SKRZYDLATA POLSKA"

miesięcznie	0,90 zł
kwartalnie	2,70 zł
półrocznie	5,40 zł
rocznie	10,80 zł

Wpłaty na prenumeratę przyjmują wszystkie urzędy pocztowe, obwodowe oraz listonosze wiejscy i miejscy w terminie do dnia 15-go każdego miesiąca na miesiąc następny i okresy dalsze.

Wpłacać należy na konto PKO I — 15678 na adres: PPK „Ruch" Warszawa Plac Trzech Krzyży 16a. (dla SiM-u)

PKO I — 15679 (dla Skrzydlatej)